SISTEMA UNIVERSALE
DEI PRINCIPJ
DEL
DIRITTO MARITTIMO
DELL' EUROPA.



SISTEMA UNIVERSALE
DEI PRINCIPJ
DEL
DIRITTO MARITTIMO
DELL' EUROPA

DEL SIGNOR SENATORE

DOMENICO ALBERTO AZUNI

PATRIZIO SASSARESE

Socio delle Reali Accademie delle Scienze di Napoli, di Torino, di Firenze, della Ducale Accademia di Modena, degli Immobili d'Alessandria, dell'Aruntica di Carrara, e della Romano - Sonziaca di Trieste.

Tomo Primo.

Edizione Seconda

Riveduta ed aumentata dall' Autore.



Non Opinione sed Natura Jus constitutum est.
Cic. de Legib. Lib. I. c. 10.

TRIESTE MDCCXCVI.

PRESSO WAGE, FLEIS E COMP.



ALL'
ILLUSTRISSIMO E RAGGUARDEVOLISSIMO
SIGNORE IL N. U. SIG.

FRANCESCO FILIPPO

DE ROTH

CONSIGLIERE EFFETTIVO DI S. C. R. A. MAESTÀ
NEL GOVERNO DELLA CITTÀ E PORTO
FRANCO DI

TRIESTE

DIRETTORE DELLA CANCELLARIA GOVERNATIVA, COMMISSARIO CES. REG. PER LA DIREZIONE DELLE SCUOLE, DEL PIO OSPEDALE GENERALE ec. ec.

Il soggetto su cui si raggira quest' Opera è tanto analogo agli affari da Voi trattati, o Signore, con tanto decoro, che non posso trattenermi di dedicarvela,

mentre la pubblico di nuovo con aggiunte dello stesso celebre Autore che l' ha composta. Comprende essa il Sistema universale dei principj del Diritto marittimo dell' Europa da Voi così bene praticato nel consultare l' Eccelso Governo di questa piazza, ma versa inoltre circa quelle massime di vera prudenza e di giustizia in tempo di guerra marittima, che Voi seguitate nel maneggiare gli affari più scabrosi dello Stato.

Coteste disposizioni di virtù luminose, che vi caratterizzarono fin dalla vostra più tenera età, come indizj sicu-

ri della sublimità de' vostri natali (1) *e del valore de' vostri futuri disegni, vennero sommamente assodate coll' esperienza de' viaggi intrapresi per l' estere contrade* (2), *collo studio assiduo della bella letteratura, delle matematiche, della politica e della pubblica economia, e colla pratica, che faceste in fine nel Consiglio Aulico dell' Impero: e furo-*

(1) *La famiglia del Sig. De Roth trae la sua origine dall' antica ed illustre prosapia De' Roth la quale porta il titolo della Baronia di Schröckenstein nell' Impero Germanico.*

(2) *Scorse il Sig. De Roth nella sua gioventù diverse Provincie dell' Alemagna, i Paesi Bassi, la Francia e l' Italia.*

no appunto quelle forti attrattive, le quali hanno impegnato di mano in mano i nostri providi Sovrani di pensare a Voi fin dal 1771 *per applicarvi al Dipartimento politico della Boemia e dell' Austria. Passato indi nel* 1775 *al Governo della Slesia Austriaca non lasciaste intentato alcun mezzo per provvedere con savie direzioni alla pubblica educazione, a favorire il commercio, a stabilire manifatture e ad accrescere l' industria e i fonti della pubblica felicità di quel paese.*

Tali benefiche mire, compagne in-

separabili delle vostre azioni le traeste seco Voi fin dal 1782 *in queste parti ove destinato dal Sovrano volere a cooperare con un savio ed eccelso Ministro al Governo non meno, che all' organizzazione delle Provincie della Carniola, di Gorizia e Gradisca* (1), *daste Voi tante non equivoche prove della vostra esperienza ed incorruttibile zelo pel pubblico bene, che istruitone il Monarca dall' universale contentezza giudicovvi tosto*

(1) *Sua Eccellenza il Sig. Pompeo del S. R. I. Conte Brigido di Bresovvitz ec. Cons. int. att. di Stato, Ciamberlano, Governatore degnissimo di Trieste ec. ec.*

degno di coprire l'interessante posto di Consigliere effettivo Riferendario nell' unito Governo di questa Città e delle anzidette due ultime Provincie.

Quivi è dove vi segnalaste con quell' amore attivo dell' ordine temperato da una bontà generosa e compassionevole dell' umana debolezza: con quell' attenzione singolare alla pubblica educazione, all' industria, al commercio, alla navigazione nazionale, al pio istituto di marina, e ai pubblici spedali di Trieste e di Gorizia. Quivi è dove abbiamo veduto uscire dalla vostra pen-

na i progetti delle più utili istituzioni e de' più providi regolamenti: ma fra tutti il più proficuo, quello delle finali deliberazioni sulla compilazione d'un nuovo Codice delle leggi marittime, che attendiamo colla massima impazienza di veder pubblicato. Tanti luminosi pregi, che risplendono in Voi si veggono sigillati coll' impronto rispettabile d' una tenera pietà rischiarata, e costantemente sostenuta senza fanatismo; esempio altrettanto raro, quanto consolante per la religione, in un secolo disgraziato, in cui la più orgogliosa sedicente

filosofia fa tutti i suoi sforzi (ma in vano) per oscurarne i principj, per atterrarne i fondamenti, per rovesciarne gli altari.

Non bastarono al magnanimo Cuore del nostro incomparabile Sovrano il darvi in ogni occorrenza le più convincenti prove del suo Reale gradimento con pubbliche dimostrazioni e beneficenze, estese perfino alla vostra prole (1); *ma volle anche avvantaggiarvi nella vostra lu-*

(1) *Due graziosi figli del Sig. De Roth sono stati ammessi nel Nob. Collegio Teresiano di Vienna per essere iniziati agli impieghi civili dello Stato.*

minosa carriera, colla recente destinazione di Voi fatta ad occupare un posto nel Governo del Ducato della Stiria, dichiaratavi con un Cesareo dispaccio altrettanto grazioso, e per Voi onorevole in quanto lascia luogo a sperare, che un tal posto non è che un passo per approssimarvi sempre più a quel Trono Augusto d' onde solo può emanare la nostra felicità.

Interprete sicuro de' pubblici voti, non potrà non esser gradita alla Società la mia intrapresa di pubblicare quest' Opera col vostro onorato nome

in fronte. Ognuno applaudirà senza dubbio al mio zelo, giacchè ognuno vedrà con gioja, perpetuata fra di noi la memoria delle vostre azioni nell' atto, che tutti sentiamo il peso della vostra lontananza da queste spiagge. Sta ora a Voi, o Signore, di gradire quest' atto della doverosa mia riconoscenza colla quale ho l' onore di protestarmi

Di Voi Signore

Devotissimo Obbligatissimo Servitore
Tommaso Ignazio Condutsch
Proprietario della Ragion Tipografica
Wage, Fleifs e Comp.

LETTERA DEGLI EDITORI ALL' AUTORE.

Signor Senatore Ornatissimo.

La riputazione che vi siete acquistata, o Signore, colla pubblicazione delle diverse opere vostre ed in particolar modo coll' ultima data ora alla luce sul Diritto marittimo dell' Europa, ci ha fatto prendere la risoluzione di fare una seconda edizione di questa colle nostre stampe, e con quel lusso tipografico, che merita una così bella produzione del vostro conosciuto ingegno. Essendo però il nostro sistema di non arrecare la minima pena agli autori con sorprendere le loro prime edizioni, quindi è che ci facciamo un dovere di chiedervene l' opportuno permesso, pregandovi nel caso favorevole di farvi quelle aggiunte, che crederete a proposito per rendere la vostr' opera sempre più interessante al pubblico bene ed alla repubblica letteraria. Tanto ci giova spe-

rare mentre rassegnandoci ai vostri pregiati comandi ci protestiamo

Di Voi Signor Senatore Ornatissimo

Trieste li 30. *Marzo* 1796.

Divotissimi Obbligatissimi Servitori

Tommaso Ignazio e Giambattista

Fratelli Condutsch

Proprietari della Stamperia

Wage, Fleiſs e Comp.

RISPOSTA DELL' AUTORE.

Riveritissimi Signori.

Corrispondo coi sentimenti della più viva riconoscenza all'onore che mi fate, o Signori, di voler intraprendere una nuova edizione del mio Sistema universale sul Diritto marittimo dell' Europa che non ha guari ho pubblicato da questa Stamperia Gran Ducale. La permissione che mi chiedete è una prova non equivoca della vostra lealtà ben rara frai tipografi d' oggi giorno, li quali per lo più cercano di sorprendersi l' un l' altro con ristampe, nulla curando di rovinar l' editore che rischia i suoi fondi sulla speranza dello smercio, o di sbilanciare gli interessi dell' autore, che obbligato spesso di pagare anticipatamente le spese della stampa se vuol pubblicare le sue opere si vede comparire all' improvviso una seconda edizione prima ch' egli abbia potuto traerne alcun profitto. La vostra buona fede, o Signori, merita che sia da me ricompensata con generosità, e per ciò, unita alla mia annuenza, vi trasmetto diverse aggiunte, che ho creduto opportuno di fare alla medesima opera onde sia più compita, ed inoltre una nota di correzioni d' alcuni errori

tipografici, che malgrado le mie attenzioni non si sono potuti scansare. La mia edizione non è stata che di sole copie 500 ed è già esaurita coi soli associati che mi han voluto onorare di averla; laonde la vostra intrapresa non par molto rischiosa, giacchè non posso più soddisfare alle richieste che mi vengono fatte da ogni parte, più forse per curiosità della materia affatto nuova, che per merito intrinseco dell' opera, di cui non so lusingarmi. Disponete di me nelle occorrenze che mi crediate capace di obbligarvi, e credetemi sempre con sincera stima

Di Voi Riveritissimi Signori

Firenze li 23 Aprile 1796.

Devotissimo Obbligatissimo Servitore
Domenico Alberto Azuni.

Giudizio dato sul primo tomo di quest' Opera dalle Effemeridi letterarie di Roma li 22 Agosto 1795. Nro. XXXIV.

Non è nuovo per le nostre Effemeridi il nome di questo illustre Autore: egli occupò altra volta la nostra penna allorchè demmo un saggio al Pubblico dell' altra sua opera che diede alla luce nel 1788 col titolo di *Dizionario universale ragionato della Giurisprudenza mercantile* in 4 vol. in 4. gr. che riscosse l' universale applauso come opera singolarmente apprezzabile per essere lavorata dall'Autore colla pratica alla mano di Giudice del Consolato di Nizza. Ritorniamo ora con egual piacere e per la stessa ragione a parlare di questo infaticabile Autore con dar conto della presente opera stesa cogli stessi principj teorico-pratici, e possesso di materia nella maggior estensione. Non è il solo titolo dell' opera che sia nuovo, ma ben anche la materia che vi tratta, e la maniera. I Pubblicisti aveano trascurata questa parte del Diritto pubblico con sommo svantaggio della Società. Il sig. Senator Azuni lo dimostra, e ne dà la ragione nel suo Discorso preliminare scritto con molta purità di lingua ed ottimo stile, ed in cui facendo vedere la necessità

di una tal opera ne forma tutto il piano, del quale ha maestrevolmente eseguita la prima parte in questo primo volume. Dessa è divisa in tre capi. Nel primo trattasi l'importante questione dell'Impero del mare, che l'Autore risolve e pone in sistema coi principj del Diritto naturale e delle genti, e colla scorta della più sana critica e della più squisita erudizione. Discorre nel secondo degli Effetti dell'Impero del mare, e dopo averne egli stabiliti i veri confini, ne rapporta i diritti competenti alle Potenze proprietarie de' mari territoriali, stati fin ad ora incerti, quasi sempre discussi e contrariati, e non mai decisi. Il terzo ha per oggetto l'Origine e i Progressi del Diritto e della Legislazione marittima. Questo capo interessa sommamente tutte le nazioni antiche e moderne dell'Europa, ciascuna delle quali trova un articolo particolare sulla propria legislazione. Le Leggi Rodie sono le prime, che vi hanno luogo; ma non sono più quelle leggi tanto vantate, e ciecamente adorate dal mondo intero, e dagli scrittori di cose marittime. Esse non sono più nulla dappoichè cadute sotto l' erudita penna di questo Autore le ha egli smascherate coll'uso della più sana critica, ed ha palesata l' impostura, con cui finora si sono fatte passare per vere Leggi

Rodie, quando esse non sono, che un parto mal concepito di greca impostura. Passa il sig. Senatore ad illustrare le Leggi nautiche de' Romani contenute nel Digesto, nel Codice Teodosiano, nel Giustinianeo, nelle Basiliche, ed in quelle promulgate dall' Imperator Leone, mostrando i fonti d'onde esse furono tratte: cosicchè si vede in un colpo d'occhio l'origine, e i progressi delle Leggi nautiche de' Romani, che non poco è giovevole ai coltivatori della Giurisprudenza universale. Prende ad esaminare nell'articolo ottavo il famoso Consolato del mare fino al dì d'oggi creduto opera de' Catalani. Il sig. Azuni toglie loro di mano cotesta gloria colla critica la più sana tratta dall' istoria e dalle cronache; e ne adorna esclusivamente i Fasti Pisani; giacchè dimostra con prove convincenti, che Pisa sola deve avere il merito della compilazione del Consolato del mare, che fino a' dì nostri pare il Codice nautico del Mediterraneo. Continua indi sino alla fine ad indagare le Leggi delle altre nazioni d' Europa, sempre collo stesso stile, e con ottimo criterio. Si attende con ansietà la seconda parte dell'opera, che conterrà un altro volume ancora più interessante nelle attuali circostanze dell' Europa; giacchè essa avrà per oggetto la Neutralità in tempo di guerra, e i

doveri de' guerreggianti verso i neutrali, le prede marittime, ed il giudizio delle medesime, come l'Autore ha promesso nel citato Discorso preliminare: materia molto importante, e che dalla perizia di questo insigne Autore non potrà essere trattata se non che con somma prudenza, e secondo i più sani principj del Diritto naturale e delle genti, che egli ha studiato con tanto onore.

DISCORSO PRELIMINARE.

I. Quanto fu mai finadora desiderata un' opera, che spiegasse con solidità i Diritti de' popoli relativamente al commercio marittimo, altrettanto pare che abbiano ricusato gli scrittori del Diritto pubblico universale di applicarvisi,

II. È incredibile che nel secolo presente, in cui lo spirito universale dei Governi è rivolto ai progressi del commercio e della navigazione con miglior metodo e tutta l' energia, che mancò ai passati, non vi sia stato alcuno fra i pubblicisti, il quale abbia tentato di eseguire un piano, che forse ognuno di essi avrà concepito in vista della necessità

nella quale si trova ancora l'Europa di fissare per sempre una regola certa, ed invariabile dei diritti, che competono ad ogni nazione nel mare, sia in tempo di pace, che di guerra.

III. Si discussero finora nella loro estensione le materie interessanti del Diritto delle genti, le quali sono strettamente unite con ciò, che costituisce in oggi la base, ed il gran perno della forza e felicità degli stati, ma non fu questo piano eseguito dai pubblicisti che in modo scolastico, insegnando soltanto i puri principj, i quali furono anche combattuti con una perpetua varietà di sentimenti, secondo che il loro privato interesse, o le opinioni particolari prevalsero nelle scuole, o le circostanze de' tempi lo richiedettero. Di quì n'avvenne, che

da essi principj non si è mai potuto ricavar gran profitto nella pratica.

IV. L'impero del mare, l'estensione della potestà legislativa su i mari aggiacenti alle sponde territoriali, la legislazione delle nazioni commercianti antiche e moderne, i diritti di un popolo belligerante, quelli di un neutrale in tempo di guerra, le prede marittime, la loro aggiudicazione ec. sono gli oggetti parzialmente trattati finora dai pubblicisti, senza esaminarsi in totalità coll'unione e rapporto intimo, che hanno tra essi, affine di sistemarli nei loro principj, riunir questi in un punto, e fissare per sempre una regola certa ed invariabile, alla quale possa ricorrersi secondo la diversità delle circostanze.

V. Le nazioni sono sempre restate incerte, dubbiose, ed esitanti

su tal materia, forse perchè hanno temuto di pregiudicare a loro medesime, o di far torto alle altre; ed è ciò, che ha fatto considerare la parte del Diritto delle genti, che riguarda i costumi dei popoli come delicata e difficile, onde è restata indecisa, non meno, che involta nel vortice delle scolastiche discussioni.

VI. Ciò non sarebbe mai accaduto se i giuspubblicisti si fossero seriamente accinti ad esaminare colla scorta della ragion naturale (che è l' unica guida de' popoli) l'indole di cotesti usi e costumi rimontando alla sorgente, donde essi derivano, spiegando e determinando la loro influenza sulla condotta delle stesse nazioni dal motivo, ossia dalla causa, che gl'introdusse, e fin dove arrivano ad essere obbligatorj.

VII. L'uniformità de' rapporti di tutti gli uomini colla natura ha stabilita la necessità assoluta d'una società universale e perpetua, composta di tutte le società particolari, che trovansi sparse sulla superficie del nostro globo. Cotesti rapporti, non essendo fondati sopra di speciali convenzioni, ma bensì sulle leggi eterne, ed invariabili della natura, non hanno potuto in alcuna guisa venir alterati da istituzioni particolari. Tutti gli uomini sono egualmente destinati dal supremo Creatore a moltiplicarsi fino al segno, che il loro numero sia livellato colla massa delle sussistenze possibili producentisi nel paese da essi abitato. Questa naturale tendenza gli obbliga a coltivare le facoltà intellettuali, a procurarsi il godimento delle produzioni dell'arte, ed au-

mentare quelle della terra, provocandola col travaglio alla fecondità, a comunicarsi le cognizioni fisiche e morali, a scambiarsi i prodotti dell' industria col reciproco commercio, ed in somma a ricercare il più alto grado di felicità, cui l'umana specie possa pervenire. Tale considerazione fa ravvisare sulla superficie della terra una sola nazione formata di quante la cuoprono, benchè diverse in origine, in religione, in costumi, in bisogni, in colore, in linguaggio, ed in mille altri riguardi, che variano in altrettante guise al solo variare dei climi abitati.

VIII. Dall'unione di queste cause e dalle conseguenze dei loro effetti, che sembrano in fatti esser le leggi universali della natura, e l'arcano dell'umana organizzazione morale e politica, lo stato di ciascun uomo

in particolare deve avere un'influenza, in qualunque modo sia essa impercettibile, sullo stato degli uomini in generale; e con più ragione l' influenza dello stato della società intera si farà sentire sullo stato delle altre società. Da ciò si deduce, che la natura ha stabiliti tra nazione e nazione i medesimi diritti e gli stessi doveri, che si riconoscono tra un uomo ed un altro: dunque ciò che costituisce il migliore stato possibile di ciascun uomo in particolare è quello pure, che forma il migliore stato possibile di ciascuna nazione: dunque l'interesse pubblico, e l'interesse generale d'una nazione non posson essere altro, che il prodotto dei diversi particolari interessi dei suoi membri.

IX. Non si possono goder dei diritti senza sottoporsi a dei doveri,

giacchè questi son sempre la misura dei primi. Ma cotesti doveri non sono già a guisa di due linee parallelle, che non s'incontrino mai nel loro corso: sono anzi due linee convergenti, che prima o poi vanno ad intersecarsi, o per dir meglio ad urtare l'una coll'altra; giacchè tale è l'intrinseca costituzione, che piacque al supremo ed immortale Autore della natura di dare all'uomo, e a tutto ciò che lo circonda. Chiunque pretenda, che si rispettino le sue proprietà, non può esigerlo, che in virtù dell'obbligo, che s'impone di rispettare quelle degli altri: dunque una nazione non può stabilire saldamente i suoi diritti di proprietà se non se sul dovere, ch'ella s'impone di non attentar mai ai diritti di proprietà degli altri popoli.

X. Quindi la proprietà nazionale

deve considerarsi come un diritto sacro ed inviolabile, cui nessun Sovrano ha potuto imporre alcuna legge, giacchè due distinte nazioni non riconoscono superiore, nè hanno mai potuto immolare la loro proprietà nazionale ad alcun maggiore o comune vantaggio, imperciocchè, le nazioni considerate in se stesse sono delle persone morali che vivono nella loro naturale libertà, e per conseguenza, esse non saprebbero riconoscere altro diritto se non se quello della natura, quando si tratti di decidere le loro contestazioni, e le loro querele. Il diritto della natura applicato agli affari delle nazioni porta per ciò il nome di *Diritto delle genti universale*, la di cui osservanza si estende su tutti i popoli della terra, ed è immutabile appunto perchè è fondato sulle leggi na-

turali che sono egualmente immutabili. È talora avvenuto, che due nazioni siansi determinate a collegarsi insieme, e stabilir tra di loro quel diritto, che chiamasi *delle genti convenzionale*, il quale rispetto ad esse ha lo stesso oggetto, che il diritto civile riguardo ai privati. In questo solo caso, perchè spontaneamente così vollero quelle nazioni, può a riflesso d'un comune vantaggio trovarsi diminuito in qualche parte il diritto di proprietà di ciascheduna; ma toltone ciò, non v'è altro, che abbia forza di debilitarlo o violarlo.

XI. Dai suddetti principj risulta, che un interesse evidente e comune a tutte le nazioni le tiene tutte naturalmente e necessariamente unite e confederate per consolidare i diritti di proprietà con una spezie di

garanzìa universale. Egli è da questi diritti e doveri primitivi, che si debbono dedurre i diritti e doveri, che le nazioni hanno rispettivamente tra loro: unico mezzo per metterli in evidenza e giudicarli senza prevenzione, onde convincersi, che in essi nulla si trova d'arbitrario. Per conoscere adunque i veri limiti dell'autorità, e delle obbligazioni, che caratterizzano i reciproci usi e costumi delle nazioni, e per prevenire le spiegazioni arbitrarie, le contraddizioni, e l'incertezza, che li pseudo-politici si compiacciono sovente di pubblicare su i diritti dei popoli guardando soltanto alle pratiche ed agli usi dell'Europa senza indagare la ragione ed i fondamenti di diritto, che possano avere, per distinguerli dagli abusi, ossia dalle infrazioni del Gius delle gen-

ti, non scorgo altro mezzo, che di consultare i principj inalterabili della legislazione universale, d'esaminare con giusta bilancia le controversie delle società civili, e di determinare in tal guisa la giustizia o l'ingiustizia, la legittimità o l'illegittimità dei loro usi e costumi.

XII. Ecco in sostanza l'oggetto di quest'opera, che le attuali circostanze dell'Europa han fatto nascere dalle mie assidue meditazioni, le quali mi protesto di palesare al Pubblico in senso di semplici mie private opinioni, non mai coll'intenzione e volontà di offendere in alcuna, benchè minima parte, quei diritti e ragioni, che posson competere a qualunque siasi Sovranità: non avendo mai pensato di ergermi in giudice della giustizia delle guerre, e de' pubblici trattati seguiti in fra i som-

mi Imperanti. Mi sono quindi studiato di sviluppare i principj del Diritto marittimo, fissare a un tempo medesimo il legittimo impero, che ha ogni Sovrano sul mare aggiacente al suo territorio, ed analizzare la legislazione nautica emanata dai primi tempi fino agli odierni; e con ciò avrò compiuta la prima parte dell' opera.

XIII. Tratterò nella seconda della neutralità, e dei doveri delle nazioni neutrali in tempo di guerra non meno, che di quelli de' belligeranti verso delle medesime, e adattando i principj suddetti alla giurisprudenza delle prede marittime stabilirò un sistema universale, che servirà di guida per ogni caso contingibile, e per risolvere ogni dubbio nelle materie dipendenti dalla nautica e dal commercio marittimo.

XIV. Ragionai di sì fatte materie nell' altra mia opera pubblicata col titolo di *Dizionario universale ragionato della Giurisprudenza Mercantile*, ma fu ciò senza dare alle medesime quella dovuta estensione, che meritano per porle in sistema; laonde riuscirono prive di quella chiarezza, cui ho dovuto assoggettarle in oggi, che mi sono proposto di trattarle in un' opera a parte e completa, per quanto le mie deboli forze l'hanno permesso. Voglia il Cielo, che la mia fatica possa giovare al Pubblico, com' è l'unico mio scopo, giustamente dettatomi dall' amor de' miei simili!

PARTE PRIMA

DEL MARE
E
DEI DIRITTI CHE SU DI ESSO POSSONO ESERCITARSI.

CAPO I.

Dell'Impero del Mare.

ARTICOLO I.

Del vasto Mare.

§. 1. L'uso del vasto mare consiste nella navigazione, e nella pesca, benchè nelle sue spiagge fornisca all'uomo diversi altri generi di commercio non meno, che un sicuro asilo nei viaggi pericolosi, che sovra di esso intraprende.

§. 2. Quest'uso è innocente, nè in conseguenza può nuocere ad alcuno; imperciocchè a tali riguardi è suscettibile di soddisfare ai bisogni di tutti gli uomini, ai quali

non diede già la natura verun diritto di appropriarsi le cose, che nel loro uso non si consumano, che durano in perpetuo, e bastan per tutti.

§. 3. Cotesto principio non ha però da se stesso forza persuasiva, se non verrà considerato insieme con quello, che nasce dall'impossibilità del possesso. In fatti da questo solo, che una cosa è d'un'abbondanza tale, che qualunque quantità se ne prenda, gli altri n'abbiano sempre altrettanta, ne segue per necessaria conseguenza, che ciascuno se ne possa appropriare quanta ne voglia, giacchè ogn'altro potrà far lo stesso a suo buon grado, senza che alcuno vi perda, o diminuisca nel suo diritto. (1)

(1) Grotius *De jure belli ac pacis* lib. 2. cap. 2. §. 2. ibi. Hinc factum ut statim quisque hominum ad suos usus arripere posset quod vellet, et quae consumi poterant consumere. Ac talis usus universalis juris erat tum vice proprietatis. Nam quod quisque sic arripuerat, id ei eripere alter nisi per injuriam non poterat. Così deve intendersi per similitudine ciò che disse Cicerone *De finib.* 3. Theatrum cum comune sit, recte tamen dici

§. 4. Non vi è alcuna delle ragioni, per le quali s' introdusse la proprietà ed il possesso dei beni, che sia applicabile al vasto mare. Non fu già il lavoro, o l'industria degli uomini, che lo rese navigabile, a considerarlo in se stesso. I venti non hanno maggior forza per ispingere in alto mare tutte le flotte del mondo di quella, che sia d' uopo per far camminare un solo vascello. Quando una nave è passata in un sito, la via non è meno comoda per le altre, che le vengano appresso; e molte posson far vela ad un tempo medesimo senza incomodarsi in alcuna guisa le une coll' altre. Vuole la ragion naturale, che ciascuno si contenti di acquistare in proprio ciò, che par sufficiente per l' uso non meno di se stesso, che de' suoi. S' ella permette di pensare all' avvenire, non è già fino ad au-

potest, ejus esse eum locum, quem quisque occuparit. La stessa similitudine si legge presso Seneca *De beneficiis* 7. et 12. Equestria omnium equitum Romanorum sunt, in illis tamen locus meus fit proprius quem occupavi.

torizzarsi con voglia smisurata ed eccessiva avidità di voler impedire agli altri di provvedere ai proprj bisogni. Dunque la libertà della navigazione e della pesca non può procedere che dal Diritto naturale insieme, da quello delle genti, e dal civile; ciò che rende il vasto mare comune, non meno dell'aria e della luce, a tutto il genere umano (1): e val quanto dire, che l'uso, e la disposizione di cotesto benefico elemento non può appartenere ad una persona, ad un popolo solo esclusivamente ad ogn'altro (2).

(1) Leg. 2. §. 4. ff. *De rer. divis.* Naturali jure omnium communia sunt illa, aer, aqua profluens, et mare.... quia non sunt juris gentium sicut est mare. Leg. 13. §. 7. ff. commun. praed. Mari, quod natura omnibus patet, servitus imponi privata lege non potest. Leg. 3. ff. ne quid. in loc. publ. Maris communem esse usum omnibus hominibus ut aeris.

(2) Instit. §. 2. et 10. *De rer. divis.* Leg. 13. §. 7. ff. *De injur. et fam. libel.* Leg. 2. §. 9. ff. ne quid. in loc. pub., cui è conforme un elegante passo di Petronio cap. 100. ad Burman. ivi. „Quid autem non commune est, quod „natura optimum fecit? Sol omnibus lucet. . Luna in-

§. 5. Da tali principj ne segue, che il dominio del primo occupante non potè dare ad alcun popolo l'impero assoluto del mare, comecchè non suscettibile di proprietà: altrimenti il Gran-Turco dovrebbe credersene con tutta probabilità il padrone assoluto in qualità di Sovrano della Fenicia, i di cui abitanti furono i primi navigatori, che la storia antica ci abbia fatto conoscere.

§. 6. Affinchè il mare, o l'assoluto impero di esso potesse ravvisarsi appartenere a qualche popolo in particolare, era d'uopo che tutti gli altri avessero rinunziato a quei diritti, che la natura ha dato egualmente a

„numerabilibus comitata syderibus etiam feras ducit ad „pabulum. Quid aquis dici formosius potest? In pu„blico tamen manant." Noodt. *Probat. Juris* lib. 1. cap. 7. et 8. Quindi cantò Ovidio nelle *Metam.* 6.

Quid prohibetis aquas? Usus communis aquarum est,
Nec solem proprium natura, nec aera fecit,
Nec tenues undas in publica munera veni, etc.

E Virgilio nell'*Eneide* 7.

. . . . littusque rogamus
Innocuum, et cunctis undamque auramque patentem.

tutti gli uomini per la navigazione, per la pesca, in guisa che il dominio del mare divenisse l'appannaggio, ossia la dote d'un tale avventurato popolo, col consentimento, e per accordo di tutte le società sovrane. Conciossiachè senza dubbio è libero agli uomini o di far passare l'uso del mare ad un popolo solo, il che gli darebbe un equivalente della proprietà, o almeno del possesso, ovvero di lasciarlo nello stato originario di comunione, in modo che l'uso ne appartenga egualmente a ciascheduno, come lo è di fatto. Nel primo caso il dominio del mare sarebbe senza dubbio nelle mani d'un solo popolo ad esclusione di qualunque altro, ma per effetto solo d'una convenzione, o d'un trattato universale del genere umano, e non mai in forza del Diritto naturale. Gli altri popoli si priverebbero in tal guisa del comune possesso, o del libero uso del mare, e se ne impossesserebbe colui, il quale ne rimanesse il padrone; ma siccome una tal convenzione non è mai seguita, nè si farà giammai,

si deduce perciò, che il Diritto esclusivo della navigazione non ha luogo tutto al più, che nell'impero delle possibilità, e che per conseguenza il mare debba restar libero, e d'uso comune a tutte le nazioni dell'universo, come lo è nel secondo caso.

§. 7. La proibizione fatta da alcune nazioni alle altre o di navigare per un tratto del vasto mare, o di non accostarsi a certe spiagge, ove pretesero di fare un commercio esclusivo, fu perciò riguardata mai sempre da tutti i popoli dell' universo come una vanità nata piuttosto dalla loro momentanea potenza, che dalla ponderata ragione; quindi o non se ne fece alcun conto, o fu cagione di giusta guerra. A qual proposito accenna Tucidide l'esempio degli Ateniesi, e de' Megaresi (1), Sigonio quello de' Bolognesi, e de' Veneziani (2), e Francesco Vittoria l'altro degli Spagnuoli, e degli Americani (3), cui s'adatta il pensiero

(1) Thucid. lib. 1. et Diod. Sic. lib. 12.

(2) Sigon. *De Reg. Ital.* lib. 20.

(3) Francisc. Victoria *De Ind.* tract. 2. §. 2. 3. et 4. Ihoan. So-

di Virgilio parlando delle opposizioni che fecero i popoli del Lazio ai Trojani allorchè vollero approdare alle spiagge d'Italia (1). Perlochè simili nazioni dovettero poi soffrire in pace, che gli altri popoli navigassero gli stessi mari, e si accostassero alle medesime spiagge, facendovi quel commercio, che agli abitatori di esse fosse piaciuto.

§. 8. Il superbo Edgar Re d'Inghilterra si credette talmente padrone del mare, che non arrossì di darsi da se stesso i vani fastosi titoli d'Imperatore, e Signore di tutti i Re dell'Oceano, e di tutte le nazioni poste nei confini del medesimo (2). Portò

lorzanus *De Jur. Indiar.* lib. 2. cap. 20. §. 34. et seq. Greg. Lopez in partid. 2. tit. 23. lib. 2.

(1) Virg. *Aeneid.* 1. ibi.

Quod genus hoc hominum, quaeve hunc tam barbara morem
Permittit Patria? hospitio prohibemur arenae.

(2) Alti tonantis Dei largiflua clementia qui est Rex Regum, ego Edgardus, Anglorum Basileus, omniumque Regum, Insularum Oceanique Britanniani circumjacentis, cuncta-

quindi a tal segno il suo imbecille orgoglio, che imbarcatosi un giorno a Chester sul Dée ebbe l'insolenza di obbligare otto principi suoi tributari a remigare sulla sua barca di cui egli stesso governava il timone (1): e con ciò verificossi l'antico detto, che i trionfi dell'orgoglio sono sempre degli oltraggi.

§. 9. Ben diverso fu il contegno del Re Canut, uno dei più illustri, ed il più potente de' suoi tempi, sul di cui capo si riunirono le tre corone di Danimarca, di Norvegia, e d'Inghilterra senza che il suo cuore siasi lasciato corrompere dalla seduttrice ambizione. I suoi cortigiani volendolo adulare pretesero un giorno di fargli credere, che la di lui potenza sul mare non avea limiti. Egli senza dar loro alcuna risposta gli invitò ad una gran pescagione, dopo la quale fece preparar sulla riva del mare un lauto pranzo, e si pose a tavola all'ora

rumque nationum quae infra eam includuntur Imperator, Dominus, etc. *ex Chart. Eccles. Wigorn.*

(1) *Chronic. Sax.* pag. 137.

che dovea accadere il flusso. Ben tosto i suoi convitati sentendosi vincere dalle onde crescenti si tolsero da quel luogo, ma il Re vi si trattenne per ordinare alle acque di ritirarsi. Siccome però esse crescevano sempre di più, finse egli d'irritarsi, e si pose a gridare „ ed è dunque questo il rispet„to che l'Oceano deve al suo padrone ?" Quindi voltatosi verso i cortigiani fece loro intendere con disprezzo, che chi teneva nelle sue mani le estremità dell'universo, avea solo il diritto di comandare agli elementi, e prescrivere dei limiti al mare.

§. 10. In conseguenza di tal ragionevole principio, costante ed universale, la Regina Elisabetta, poco avvezza a parlare senza riflessione, rispose all'Inviato di Spagna D. Mendoza, allorchè questi si dolse, che le navi inglesi osavano navigare nel mare dell'Indie „ che essa non vedea affatto ra„gione alcuna, per la quale potesse esclu„dere gl'Inglesi non meno, che le altre „nazioni dalla navigazione nell'Indie; poi„chè a tale riguardo non conosceva nella

„ Spagna alcuna prerogativa, e molto meno quella di prescriver leggi a coloro, „ che non erano obbligati a veruna sorte di „ ubbidienza verso della medesima, e di „ proibir loro il commercio: che gl'Inglesi „ navigavano sull'Oceano, l'uso del quale, „ egualmente che quello dell'aria, era comune a tutti gli uomini, e che per la sua „ medesima natura non potea cadere sotto „ il possesso, e sotto la proprietà di veruno" (1).

(1) Camden. *In vita Elisabethae ad an.* 1580. La marina Inglese riconosce i suoi progressi da cotesta gran Donna, la quale fu cimentata ad aumentare le sue forze marittime dall'odio implacabile che le avea giurato Filippo II. Re di Spagna per vendicare, come diceva egli, la morte di Maria Stuard (vittima innocente d'una gelosia infernale, e della più barbara animosità). In odio di Filippo, che fu riguardato in quei tempi come un nemico comune, l'Europa intiera applaudiva ai successi gloriosi di Elisabetta. I Veneziani alla nuova della disfatta della flotta Spagnuola tanto famosa, quanto infelice, esclamarono „ oh che Donna, se fosse Cristiana!" Ognuno avea nella bocca in quei tempi il seguente detto „ Omne malum ab Hispania, omne bonum ab Aquilone." *Mem. de Byrch.* etc.

ARTICOLO II.

Del Mare Territoriale.

§. 1. Il mare deve però considerarsi d'altra parte consacrato al par della terra ai bisogni, agli agj, ed alle delizie dell'uomo; e per tale riguardo concorrono in esso le qualità medesime, e gli stessi motivi, per i quali s'introdusse il dominio terrestre.

§. 2. Allorchè, dice il Bynkershoek (1), l'occupazione cambiando faccia alla terra, introdusse il dominio, non lasciò il mare abbandonato alla sua naturale libertà. I principj di tutte le umane cose sogliono

(1) Bynkershoek *De domin. mar.* cap. 2. in princ. ibi. Sed quemadmodum simplicissima sunt cunctarum rerum initia, occupatis terris non aliud mare occupatum videri potest quam quod terras illas alluebat: oras quippe tantum legebant veteres, non ausi ulterius fragilem committere truci pelago ratem. Igitur in mare littoribus proximum cum descenderent, animo sibi hoc habendi praecipuum, vel piscationis, vel transvectionis, vel qua alia causa, ejus dominium possessione quaerebant.

svilupparsi con molta semplicità. Quindi nei primi tempi per ragione di pesca e di trasporto la sola parte marittima aggiacente cedette al primo, che occupò il continente, perchè fu contemplata come accessione.

§. 3. Il dominio si estende soltanto alle cose, che non sono d'uso inesausto, e si possono agevolmente occupare (1). Il mare nelle sue produzioni è d' uso ristretto; imperciocchè siccome non ogni terreno, così non ogni mare genera e produce gli stessi frutti naturali. I coralli, le perle, l'ambra, e le balene costituenti il più ricco commercio non nascono altrove, o almeno in copia maggiore, se non che nei mari dell'Eritreo, e di Sardegna, dell'Oriente, della Groenlandia, e del Nord. Chi può dubitare che le pescagioni delle perle di Bahrem, di Catifa e di Ceylan (2) non

(1) Puffendorf. *De objecto domin.* lib. 4. cap. 5. §. 1 et 2. et al §. 8. Hertius in not. n. 6. ivi. Nihil enim vetat occupata principali re, etiam accessiones occupatas censeri.

(2) L'isola di Bahrem, o Baharem nell'Oriente è precisamente nel Golfo Persico. I Portoghesi n'erano i pa-

possano legittimamente cadere sotto la proprietà d'alcuno? Quindi è, che a cotesti riguardi non potendosi considerare il mare d'un uso inesausto, ed il popolo cui appartengono le spiagge potendo appropriarsi

droni allorchè possedevano Ormus, e Moscata. Ora è del Sofì di Persia, che la ricuperò col favore degl' Inglesi. La pesca delle perle, che si fa in Catifa, è nelle coste dell'Arabia Felice dirimpetto a Bahrem. Ceylan ha anche la pesca nel mare di Manar, grosso borgo di quell'isole. Le sue perle sono le più pregiate dell'Oriente per la loro nitidezza e candore, sebbene di rado eccedano il peso di quattro carati. Presso alle spiagge del Giappone vi sarebbero da pescare delle grosse perle di figura irregolare, ma i Giapponesi sono poco vaghi delle gioje. Vi sono pure delle pesche occidentali nel gran Golfo del Messico lungoterra, come in Cubagna, cinque leghe distante dalla nuova Andalusia, nell' isola Marcherita o delle Margherite una lega distante da Cubagna, ed in Comogote vicinissima alla Terraferma. Vi è pure pesca di perle nella riviera della Hache detta la Rancheria, ed in S. Marta distante 60 leghe dalla pescagione della Hache. Nei mari del Sud si può fare qualche pesca di perle, ma non molto fortunata. In Europa la Scozia e la Baviera hanno le sue perle, ma tutte queste non possono stare a fronte delle orientali.

un prodotto, del quale è alla portata d'impadronirsi, e appropriarsene nel modo istesso, che egli potè occupare il dominio delle terre da esso lui abitate, ragion vuole, che debba credersi suscettibile d'occupazione, senza che repugni al Diritto delle genti il dominio particolare sovra d'una porzione di esso (1).

§. 4. Qualunque nazione può appropriarsi le cose, l'uso delle quali libero e comune sarebbe ad essa pregiudicievole, e dannoso. Questa è la seconda ragione, che hanno le Potenze marittime, per estendere il loro dominio lungo le spiagge del mare tanto lungi, quanto è possibile di proteggere i loro diritti, come discorrerò in appres-

(1) Lo stesso Grozio, acerrimo sostenitore della libertà del mare, come dimostrerò nell'articolo seguente, riconobbe questa verità nella sua opera *De Jure belli ac pacis* lib. 2. cap. 3. §. 8. ne' seguenti termini. „Ad hoc exemplum videtur et mare occupari potuisse ab eo, qui terras ad latus utrumque possideat, etiamsi aut supra pateat ut sinus, aut supra et infra ut fretum, dummodo non ita magna sit pars maris, ut non cum terris comparata portio earum videri possit."

so. Importa alla loro sicurezza, ed al bene dei proprj stati, che non sia libero a chiunque di portarsi tanto presso alle loro possessioni, e principalmente con dei vascelli da guerra, che impediscano l'accesso alle nazioni commercianti, ed intorbidino in tal guisa la navigazione (1).

§. 5. Se si fa attenzione a quanto han detto su tal punto gli antichi scrittori non meno, che alla storia di tutti i secoli, si riconoscerà stabilito senza interruzione il diritto, che hanno i Sovrani del mare territoriale d'impedire il transito, o l'approdamento alle navi straniere nei porti e spiagge del loro dominio, il quale non si ottiene mai che in termini di permissione, richiesta, o favore atteso per sentimento d'uma-

(1) Paulus in leg. 14. ff. *De injuriis* ibi. Sane si maris proprium jus ad aliquem pertineat, uti possidentis interdictum ei competit, si prohibeatur jus suum exercere, quoniam ad privatam jam causam pertinet, non ad publicam haec res, utpote cum de jure fruendo agatur, quod ex privata causa contingat, non ex publica; ad privatas enim causas accommodata interdicta sunt, non ad publicas.

nità, come ben lo espresse Virgilio nell' Eneide

. . . . *littusque rogamus*
Innocuum, et cunctis undamque auramque patentem.

Non si chiede mai per grazia o con preghiera ciò, ch'è naturalmente dovuto: dunque il diritto del Sovrano del lido, procedente dall'alto dominio, e sommo impero di esso, è legittimo e naturale, allorchè impedisca egli il passaggio o l'approdamento alle navi straniere, oppure lo circoscriva in dei dati limiti; e sarà sempre in forza della di lui proprietà somma, sacra, ed inviolabile (1).

§. 6. Cartagine non si contentò di caricare con gravose imposizioni i Libio-Fenicj della Bisacena, ma proibì loro eziandio qualunque commercio colle nazioni estere, come lo provano gli antichi trattati che

(1) Eorum, quae natura fuerant communia, quod cuique obtigit, id quisque teneat; eo quod si quis sibi appetet, violabit jus humanae societatis. Cic. *De offic.* lib. 1. cap. 4.

questa Repubblica conchiuse coi Romani. Questi ultimi si obbligarono di non navigare oltre il Promontorio Bello, e al di là di quelli di Mastia, e di Tarsejo (1), vale a dire sulle coste della accennata Bisacena, e del fertile cantone di Canisso vicino alla gran Sirte (2). I Greci imposero al Re di Persia, che le sue flotte non si potessero avvicinare alle coste per l'estensione della corsa di un cavallo (3), e si obbligò esso pure di non navigare con nave armata al di là delle Rocche Scyanèe, e dell'Isole Chelidonie (4). Pendente la guerra della

(1) Polibio lib. 3. pag. 284. Il Promontorio Bello è in oggi il Capo di Porto Farina. Mastia è il Capo Bianco. Tarsejo quello di Serra.

(2) La sua fertilità oltrepassava quella del resto dell'Africa. La terra vi produceva secondo Erodoto lib. 4. cap. 198. il 300. per uno. Questo cantone forma in oggi parte della provincia di Mecellatos: esso è ancora fertilissimo, ma non credo fino a quel segno d'esagerazione riportata da Erodoto.

(3) Plutarc. *In vita Cim.* pag. 487.

(4) Plutarc. ibid. Grot. *De Jure bel. ac pac.* lib. 2. cap. 3. §. 15.

Spagna colle Provincie Unite, Giacomo I. Re d'Inghilterra fece determinare lungo le coste de' suoi stati dei limiti, entro dei quali dichiarò, che non avrebbe mai permesso ad alcuna delle Potenze belligeranti d'inseguire i suoi nemici, e neppure che i vascelli armati vi si trattenessero per ispiare le navi, che volessero entrare ne' suoi porti, e sortirne (1). Tanto si è stabilito in questi ultimi tempi dalla Russia per l'ultima guerra colla Porta Ottomanna, e quindi dalla Francia, dalla Toscana, dalle Repubbliche di Venezia, e di Genova nell' ultima guerra dell'Inghilterra colle Provincie Unite d'America.

§. 7. Quindi, sempre che la ragion di stato, o altra considerazione del governo esiga, che s'impedisca la navigazione agli esteri nel mare territoriale, potrà legittimamente farsi senza che ciò scemi la libertà del medesimo, nè punto offenda le leggi

(1) Selden. *Mare clausum* lib. 2.

della natura (1). Sul medesimo principio si è fondato lo stabilimento generale delle Potenze d'Europa, che per savia precauzione non ammettono nei proprj porti l'intere flotte d'altre nazioni, ma soltanto un numero determinato, che generalmente non eccede quello di sei navi, quando non si tratti d'alleati (2).

(1) Bodin. *De Republ.* lib. 4. cap. 1. et lib. 6. cap. 2. ibi. Singularibus pactis Populorum et Principum conventis commerciorum jura contineri, et peregrinum finibus arcere, atque etiam fines praetervectum ejicere licet, non modo si bellum indictum sit, verum etiam ipso pacis tempore, ne civium mores peregrinorum consuetudine corrumpantur. Heinecc. *De Jur. nat. et gent.* lib. 1. cap. 9. §. 234. ibi. Consequens est, ut urgente necessitate homines a negativa illa communione discedere, adeoque dominium, quod communioni illi opponitur, introducere animo potuerint.

(2) Mably *Droit pub. de l'Europe* tom. 2. p. 300. ivi. ,, A l'égard des vaisseaux de guerre il est d'usage de règler le nombre de ceux qui peuvent entrer dans un port, et ce nombre est ordinairement de six vaisseaux." Nel trattato per altro tra l'Inghilterra e l'Olanda del 1667. confermato con altri posteriori si stabilì all'art. 34. il numero di otto navi da guerra, alle quali unita-

ARTICOLO III.

Delle Opinioni de' Pubblicisti sull' impero del Mare.

§. 1. Non ostante la certezza de' sovrapposti principj fondamentali di ragione universale, insorsero nel cominciare dell' ultimo secolo le famose dispute sull' impero del mare. I fautori delle medesime si divisero in due opposte sentenze. Gli uni furono per la libertà del mare assoluta: gli altri all' opposto sostennero il dominio particolare di esso.

§. 2. L' antesignano de' primi fu Ugone Grozio colla celebre sua dissertazione intitolata: *Mare liberum, sive de jure, quod Batavis competit ad Indiana commercia*, che pubblicò nel 1609. Aveva egli già scritto sul dominio del mare, del lido, dei fiumi, delle ripe, de' laghi, de' stagni, e toccate altre questioni intorno a coteste materie

mente non si potesse negare l' ancoraggio nei respettivi porti.

nella sua opera immortale: *De jure belli ac pacis* libri 2. Sono esse sviluppate da questo insigne maestro del Diritto della natura e delle genti con dei principj e ragioni, alcune delle quali, benchè non siano aggradite dai suoi commentatori, tuttavia non lasciano di portare il vanto d'essere originali, ed estratte dal codice del cuore umano. Nato però egli in una nazione Repubblicana (1), la quale traeva la sua origine (per così dire) dalle acque dell'Oceano, e che da esse appunto voleva ricavare la sua grandezza, prese perciò a considerarlo nell'immensa sua estensione coll'opera anzidetta, nella quale s'impegnò di provare, che l'Olanda, quanto ogn'altro popolo, non potea se non se a torto venir esclusa dalla navigazione per l'Oceano, e dal commerciare nell'Indie: e ciò contro dei Castigliani e Portoghesi, che appoggiati alle Pontificie donazioni di Alessandro VI. e Niccolò V., alla prescrizione ed alla con-

(1) Grozio nacque in Delft nel 1582, e morì nel 1645.

suetudine pretendevano d' avere il diritto esclusivo della navigazione, e l'impero de' mari di Guinea, e delle Indie Orientali (1).

(1) Bolla d'Alessandro VI. in data di Roma *apud S. Petrum, VI. Nonas Maii an.* 1493, colla quale dà a Ferdinando ed Isabella Regnanti di Castiglia e d'Aragona il Nuovo Mondo scoperto da Cristoforo Colombo. Altra di Niccolò V. in data di Roma *VI. Idus Januar. an.* 1454, colla quale dà al Re di Portogallo e all'Infante Eurico l'impero della Guinea, ed il potere di soggiogare le nazioni barbare di quelle parti, proibendo ad ogni altra nazione di andarvi senza la permissione dei Portoghesi. Leibnitz *Codex jur. gent. diplomat.* a 165. e 203. Girolamo del Monte *Tract. de fin. regund.* cap. 7. §. 8. scrisse su tal proposito, che ai tempi di Alessandro VI. erano stati posti i termini in Cielo e nell'Aere fra i Portoghesi ed i Castigliani, con dividere le isole dell'Indie, allora scoperte, col mezzo d'altrettante linee corrispondenti alla divisione dei gradi del Cielo; alludendo egli probabilmente alla donazione, che si fece al Re Cattolico, del Mondo Nuovo, cui si diede per termine la linea meridiana, che dal Polo artico va all'antartico, in distanza dall' isole Azore e di Capo Verde di cento leghe verso Occidente ivi. „Termini in Caelo et Aere positi sunt tempore Alexandri Papae VI. inter Lusitanos, sive Portugallenses, et quidquid reperiebatur a parte orien-

Fa Grozio prima di tutto la questione, se il mare sia di sua natura capace di domi-

tali erat Portugallensium, et a parte occidentali Castellanorum." La graziosa espressione di questo autore non può esser riferibile che al §. 4. di detta Bolla, del tenor seguente: „Et ut tanti negotii provinciam Apostolicae gratiae largitate donati liberius, et audacius assumatis, motu proprio, non ad vestram, vel alterius pro vobis super hoc nobis oblatae petitionis instantiam, sed de Nostra mera liberalitate, et ex certa scientia, ac de Apostolicae potestatis plenitudine omnes insulas, et terras firmas inventas, et inveniendas, detectas, et detegendas versus Occidentem, et Meridiem, fabricando, et construendo unam lineam a Polo arctico, scilicet Septentrione, ad Polum antarcticum, scilicet Meridiem (sive terrae firmae, et insulae inventae, et inveniendae sint versus Indiam, aut versus aliam quamcumque partem), quae linea distet a qualibet insularum, quae vulgariter nuncupantur *De los Azores y Cabo Verde* centum leucis versus Occidentem, et Meridiem per alium Regem aut Principem Christianum non fuerint actualiter possessae, usque ad diem Nativitatis Domini Nostri Jesu Christi proxime praeteritum a quo incipit annus praesens 1493 quando fuerint per Nuntios, et Capitaneos vestros inventae aliquae praedictarum insularum; auctoritate Omnipotentis Dei Nobis in Beato Petro concessa, ac Vicariatus Jesu Christi, qua

nio, e trasportato egli dall'amore della sua patria tiene per l'incapacità, ad oggetto di fondare altresì la sua tesi sovra di cotesta ipotesi, che passa poi a provare con altre ragioni ed argomenti. Conchiude dipoi non esservi alcuna equità di proibire il commercio; e quindi, che in ogni tempo e caso di pace, di guerra, o di tregua sia in libertà degli Olandesi il commercio e traffico nelle Indie. In forza dei principj stabiliti da Grozio pretese l'Olanda, che la navigazione essendo libera, fosse in conseguenza permessa loro la pesca nei mari dell'Inghilterra (1).

fungimur in terris, cum omnibus illarum dominiis, civitatibus, castris, locis, et villis, juribusque, et jurisdictionibus, ac pertinentiis universis, Vobis haeredibusque" ec. ec.

(1) L'opinione del Grozio fu seguita da altri valenti pubblicisti che scrissero in appresso per la libertà del mare secondo i principj dal medesimo stabiliti; sono essi li seguenti: Marci Zuerii Boxhornii *Apologia pro navigationibus Hollandorum adversus Pontum Heuterum.* Theodori Graveri Amstelodamensis *Dissertatio*, *de mari natura libero pactis clauso.* Joan. Groeningii

§. 3. Giovani Seldeno fu il protagonista degli altri; dotto giureconsulto, ed uno dei più giudiziosi critici del secolo XVII., chiamato dallo stesso Grozio la gloria della sua nazione (1). Egli palesò il proprio sentimento nel 1636 col suo eccellente trattato *Mare clausum*, ed il Re d'Inghilterra ne fu così contento, che con decreto del suo consiglio ordinò la custodia d'un esemplare di quest'opera negli archivj di corte, d'un altro in quelli dell'*Echiquier*, e d'un terzo nell' ammiragliato, come deposito delle prove le più convincenti e delle più autentiche testimonianze del privativo dominio dell'Inghilterra sull' oceano Britannico.

§. 4. Si rese strepitosa codesta controversia per la celebrità degli uomini, che l'illustrarono, ed ebbe tosto il Seldeno per seguaci della sua opinione Paolo Sarpi,

Navigatio libera. Joan. Isaaci Pontani *Discussionum historicarum de mari libero adversus Joannis Seldeni Mare clausum* libri 2.

(1) Nacque il Seldeno nel 1584, e morì nel 1654.

Puffendorfio, Wolfio, ed Eineccio. Questa battaglia di penne dovette però alla fine cedere a quella delle armi. Seldeno prese a dimostrare codesta sovranità a favore dei Re della Gran-Brettagna con degli argomenti tratti dalla sacra scrittura, dalla storia delle nazioni più illustri, ch'ebbero il dominio del mare, dalle parti del mare medesimo già di fatto occupate, dalla prescrizione, dalle leggi comuni dell'Inghilterra, dai suoi antichi titoli, dai trattati, dall'essersi riconosciuto questo dominio dalle altre Potenze, dal possesso e disposizione non interrotta, e finalmente dall'esempio delle altre Sovranità.

§. 5. Tali argomenti sono compresi in due libri. Nel primo pretende di dimostrare, che il mare per diritto di natura e delle genti non è comune a tutti gli uomini, ma capace bensì di dominio privato e di proprietà. Nel secondo, che il Re d'Inghilterra è padrone assoluto del mare Britannico, e che per conseguenza gl'Ingle-

si hanno nel medesimo la privativa della pesca (1).

§. 6. Trasportati questi due celebri pubblicisti dagl' interessi della loro rispettiva patria, e ad un tempo istesso dalla gloria di erigersi in capi di fazione letteraria, invilupparono talmente la materia colla loro appassionata opinione, che ben lungi dal decidere le controversie e dilucidarle, le involsero maggiormente nell' oscurità a forza d' inutile erudizione e di equivoci ragionamenti: La posterità però ha dovuto giudicare, che Grozio sostenne malamente un'

(1) Il Seldeno ebbe per seguaci della sua opinione li seguenti scrittori. Herm. Conringii *Dissertatio de imperio maris.* Altra dissertazione dello stesso, o come altri vogliono, Joannis Werlhosii *De maritimis commerciis*. Conr. Sam. Schurzfleischii *Dissert. maris servitus*. Joannis Strauchii *Dissert. de imperio maris*. Christ. Roehrensee *De jure circa aquas Majestatico*. Thomae Rivii *Historia navalis media*. Serafino de Freitas Portoghese seguitò le pedate del Seldeno, e pubblicò un' opera contro il Grozio col seguente titolo: *De justo imperio Lusitanorum Asiatico adversus Grotii mare liberum*.

ottima causa, e Seldeno ne difese bene una pessima.

§. 7. Isacco Pontano, istoriografo del Re di Danimarca, nelle sue *Discussioni istoriche* si oppose in alcuni casi all'opinione di Seldeno, esaminando quale sia il mare libero ed il mare non libero, quale il chiuso e non chiuso, e fin dove si debbano considerare in questi due aspetti diversi; nulla però egli decise sul punto principale della questione.

§. 8. Giulio Pacio, cavaliere di S. Marco, filosofo e celebre giureconsulto Vicentino, scrisse sul dominio del mare Adriatico all' occasione della controversia tra il Re di Spagna e la Repubblica di Venezia. Dopo aver egli premessi alcuni principj generali, riduce la questione a tre soli punti: se il dominio e la giurisdizione dell'Adriatico sia della sua Repubblica; in virtù di qual diritto le appartenga; e quali ne siano gli effetti. Risolve il primo, come ognun si aspettava, a favore dei Veneziani coll' autorità de' dottori; il secondo col dire,

che nasca questo dominio dall'occupazione avvalorata dalla prescrizione; e spiega finalmente gli effetti del dominio medesimo, che dice consistere nella giurisdizione, nell' imposizione di gabelle, nella proibizione di navigarvi, nella protezione de' sudditi, e nell' allontanare i pirati. Rispose alle opposizioni, che si fecero in nome del Re Cattolico, e ad un discorso di un anonimo *Intorno alla libertà del mare Adriatico* ma non ripose in modo da non poterglisi replicare (1).

(1) Scrissero pure a favore della Repubblica di Venezia Cornelio Frangipane con un' opera intitolata: *Allegazion in jure per la vittoria navale contro Frederico I. Imperatore, ex atto del Papa Alessandro III. per il dominio della Repubblica Veneta del suo golfo contra alcune scritture de' Napolitani*. Francesco de Ingenuis in una sua epistola *De jurisdictione Reipublicae Venetae in mare Adriaticum scripta ad Liberium Vincentium Batavum, contra Jo. Baptistam Valenzolam Hispanum, et Laurentium Motinum Romanum*, contro la quale si replicò colla seguente opera: Joh. August de Berger *Succincta commentatio de imperio maris Adriatici, Caesari, qua Regi Dalmatarum, ac Principi Istriae, ut et Regi Neapoleos atque Siciliae*

§. 9. Giacomo Gottofredo volendo illustrare la legge 9. ff. *Ad Legem Rhodiam de jactu*, dà qualche pennellata intorno al dominio ed impero del mare. La sua idea principale però è di discorrerne a solo proposito della risposta dell'Imperatore Antonino contenuta in detta legge, ma non decide la questione, perchè la tratta di passo ed in modo accademico.

§. 10. Il mar Baltico fu contrastato dalle Potenze del Nord. Il Re di Polonia nel 1637 volle imporre un nuovo dazio agli abitanti di Danzica, con istabilirvi un esattore ed alcune navi. Il Re di Danimarca credutosi offeso nei suoi diritti sorprese le navi medesime, che furono poi restituite, ma colla condizione d'esser salvo il diritto

proprio. Ed in particolar modo con somma arditezza, ma con poca ragione si pubblicarono dal Sarpi due opere coi seguenti titoli: *Dominio del mar Adriatico della Seren. Repubblica di Venezia descritto da* Fr. Paolo Sarpi. *Dominio del mar Adriatico e sue ragioni per il jus belli della Serenissima Repubblica di Venezia del* Padre Paolo Sarpi dell'ordine de' Servi e Teologo della S. Rep. Veneta 1687.

e la prerogativa del regno. La Polonia non volle desistere dalla sua intrapresa, e fece ogni sforzo per poter esigere una nuova gabella marittima. Nacque indi la questione, se potea ciò legittimamente farsi. Un anonimo Polacco la sostenne a suo favore in un discorso diretto ad un suo amico. Gli si oppose un altro anonimo Danese in un libretto intitolato: *Mare Balticum*. Un altro Polacco, e forse lo stesso anonimo testè mentovato, diede alla luce l'*Antimare Balticum*, ed entrambi si sforzarono a tutta possa di difendere i diritti dei loro Sovrani. Benchè gli argomenti del Danese pajano più forti di quelli del Polacco, essi però non son tali, che non ammettan risposta.

§. 11. L'Imperatore Ferdinando II. investì il Duca di Wallenstein del Ducato di Megalopoli, con dargli anco il titolo di Generale del mar Baltico e dell'Oceano. Il Re di Danimarca se ne risentì nel 1628. Il Re di Svezia passò più oltre e disse, che la tutela di cotesto mare apparteneva

ad esso lui: ed ecco l'origine della guerra germanica di Gustavo Adolfo. La mosse egli all'Impero per far sopprimere quel titolo di Generale del mare, che credeva essergli pregiudicevole. Si richiese intorno alla giustizia di tal guerra Baldassarre Henkelo, da cui si scrisse un'opera intitolata: *De belli praetextione Gustavi Adolphi*. Giustificò in essa l'autore la guerra intentata dal Re di Svezia, e considerò questa materia ne'suoi principj senza obliar cosa alcuna, che potesse mai favorirla. Se si dovesse decidere simil causa col mezzo delle scritture proposte, non potrebbe ciò farsi che a favor della Svezia; giacchè gli argomenti addotti per parte della medesima convincono pienamente, ed abbattono affatto quelli dedotti per parte dell'Imperatore.

§. 12. Bynkershoek lasciò una dissertazione sul dominio del mare molto erudita, divisa in nove capi, e degna d'un autore di tanto credito. Egli vi sostiene per altro un sentimento singolare, difendendo non

meno la libertà, che il dominio del mare, e vuole, che il mare si possa sottoporre al dominio senza però che vi sia alcun mare in oggi, il quale soggiaccia all'Impero di qualche Principe, se questi non sia egualmente Sovrano della terra all'intorno (1).

§. 13. Teodoro Granswinckelio scrisse per la libertà del mare contro di Pietro Battista Burgo, che sostenne con debolissime ragioni e con capricciosi documenti il dominio del mar Ligustico a favore della Repubblica di Genova in una sua opera intitolata: *De dominio Sereniss. Genuensis Reipublicae in mari Ligustico* libri 2. Il citato autore vi si oppose colla seguente opera: *Vindiciae adversus Petrum Baptistam Burgum Ligustici maris dominii assertorem;* e pubblicò anche poco dopo altra sua opera col titolo: *Vindicatio maris liberi adversus Guil. Welwoodum Britannici maris dominii*

(1) Pare che il Bynkershoek abbia presa l'idea della sua opinione da Giorgio Paolo Roetenbeccio che scrisse prima di lui la seguente operetta: Georg. Paul. Roet. *Disp. an mare dominii sive imperii sit capax.*

assertorem. Queste due opere sono scritte con molta vivacità, ed hanno tolto ogni speranza ai Genovesi di rivendicare il supposto impero d'una gran parte del Mediterraneo, ed agli Inglesi quello dell'Oceano, che vanamente si attribuivano.

§. 14. Giovanni Strauchio in una sua dissertazione *De imperio maris* ha preteso di dimostrare nel primo capo della medesima, che la proprietà non ripugna alla natura del mare, e nel capo secondo, che anche moralmente sia esso suscettibile di perfetto dominio: per ciò nel capo terzo descrive l'impero che i Romani si erano attribuito sul mare, ed indica nel capo quarto il modo di acquistarlo, a somiglianza della divisione del mondo fatta da Noè, vale a dire, per il possesso dell'occupante, per accessione, e per prescrizione. Quindi si rivolge nel capo quinto ai mezzi di conservarne l'impero, come sarebbero le armate navali, e i magistrati. Tratta nel capo sesto degli atti imperativi, come dell'abassamento delle vele in segno d'ubbidienza,

delle navi estere, dell' imposizione delle angarie, del diritto d'ancoraggio nei porti, confermando li medesimi nel capo settimo coll'imposizione de' dazj, e delle gabelle. Tragli effetti dello stesso impero del mare annovera nel capo ottavo il poter impedire il transito alle navi estere, e nel capo nono il diritto di punire i delitti, di perseguitare i pirati, e di arrestare le merci di contrabbando. Questo autore finisce in tal modo la sua dissertazione che avea modellato ciecamente sulla dottrina del Seldeno senza accorgersi che gli accennati diritti appartenenti a tutte le Potenze dell' universo sui loro rispettivi mari territoriali, benchè senza alcun contrasto riconosciuti per legittimi, non potevano indurre il dominio, e la proprietà del vasto mare, laonde si può dire che faticò in vano per decidere ciò che non era in contestazione. Altrettanto inutile lavoro fece un suo contemporaneo, Giorgio Giacomo Leickherri con un'opera intitolata: *Commentatio de jure maritimo*.

§. 15. L' Abate Galiani fu l'ultimo de'

pubblicisti, che trattasse questa materia, ed il primo, per quanto io credo, che abbia seguitati i dettami del Gius naturale da me sopra indicati agli articoli I. e II., deducendone in conseguenza quei principj, che dovrebbero essere universalmente adottati, come mi farò un pregio di seguirli nell'atto di spiegare il mio sentimento.

§. 16. Ha codesto celebre autore nella sua opera *De' doveri de' Principi neutrali ec.* al lib. 1. cap. 10. §. 1. premesse cinque differenze sostanziali rispetto ai viaggi, che s'intraprendono per terra, da quelli, che si eseguiscon sul mare, e meditando egli sulle medesime ragiona con somma evidenza e deduce aver potuto le nazioni occupare e possedere in proprio le diverse regioni della terra, giacchè dopo di essersi assicurate del possesso e della custodia di alcuni passi tra le gole de' monti, e de' guadi de' fiumi, il restante del paese era naturalmente difeso da rupi, valli, fiumi, foreste, paludi, lidi di mare, ed aridi deserti. Ma il mare aperto non potendosi cingere, nè

stabilmente guardare, e nulla potendovisi sopra costruire, era impossibile a custodirsi, e per conseguenza naturalmente incapace d'occupazione. E quindi per l'opposto si ravvisa, che quando appartenessero ad una sola nazione tutti i lidi, che circoscrivono uno spazio di acque o grande o piccolo, sia che non avesse comunicazione alcuna col mare, o che l'avesse per una stretta bocca, cotest'acqua si possiede legalmente, perchè può chiamarsi occupata, circoscritta, e difesa. Ma quando le porzioni del lido, ond'è cinto codesto mare rinchiuso, appartengono a delle nazioni diverse ed indipendenti tra loro, si comprende subito non potervi essere nè ragione nè scusa nè minimo pretesto per quella nazione che possiede le terre, le quali forman lo stretto, o vogliam dire la foce di cotest' acqua, di contrastare il passaggio e la navigazione dentro di essa alle altrui navi disarmate: perchè non potendosene ricevere incomodo, guasto, disagio di sorte alcuna, non può ragionevolmente vietarsi ciò, che

ad altri giova, ed a chi vorrebbe impedirlo non nuoce. Ravvisasi eziandio potere il possessore del lido, che formi l'imboccatura di cotesto golfo, ossia mare rinchiuso, pretendere giustamente di visitare i navigli, che passano per lo stretto, ed a motivo di saggia precauzione vietar il passaggio delle navi armate, qualora o per il loro numero o per altre circostanze particolari gli dassero giusto sospetto di diffidarne.

ARTICOLO IV.

Dell' Estensione del Mare Territoriale.

§. 1. Resta ora a definire, dopo d'aver posti sì fatti principj, quale sia il mare aperto, e quale il chiuso, per riconoscer da ciò il mare territoriale, e quindi rinforzar maggiormente l'opinione da me adottata. Egli è indubitato e senza contrasto di alcun scrittore, che debbano dirsi mari chiusi, e non dissimili dai gran golfi, tutti

quelli, i lidi dei quali non meno, che l'imboccatura in alto mare appartengono ad una sola nazione.

§. 2. Non sono però gli autori delle cose marittime molto concordi intorno alla pretensione sostenuta da qualche Sovranità sul dominio de'golfi, i cui lidi non appartenevano intieramente ad esse, com'è il golfo Adriatico rispetto alla Signoria Veneta, e la Manica riguardo all'Inghilterra. L'istesso accade in proposito d'alcune estensioni di mare, che non formano un golfo, com'era il mar Ligustico per la Repubblica Genovese.

§. 3. Discordi affatto sono poi gli scrittori sulla pretensione di un dominio generale sul mare promossa da qualche Potenza nel colmo della sua prosperità, e fondata unicamente sulla superiorità delle forze marittime non meno, che sulla celebrità delle riportate vittorie. Pretensione è questa, che ad ogni uomo sensato e giusto non può comparire se non se illegale ed insultante agli umani diritti. „Che si direbbe infat-

„ti (dice il Galiani loc. cit. su tal propo-
„sito) di quel Sovrano, il quale stipen-
„diando dugentomila uomini credesse per-
„ciò aver dominio sopra tutti quei Principi,
„che non ne stipendiano più di trenta o
„quaranta mila? Sarebbe ciò un voler con-
„fondere le idee del gius con quelle della
„forza, e stabilire una teoria sempre ingiu-
„sta, spesso orgogliosa, e talvolta anche
„riuscita vana e fatale" (1). Quindi è, che non siavi alcun giusto titolo di pretendere il dominio di cotesti mari nè parimenti quello del mare aperto, salvo che vi fossero dei trattati a parte, i quali sarebbero bensì obbligatorj per quelle nazioni, che avessero sottoscritto, nulla però stringendo le altre, contra le quali non si potrebbe opporre o la tacita acquiescenza, o l'allontanamento totale dal frequentare alcuni mari, d'onde

(1) Veggasi su tale assunto il Valin *Commentaire sur l' Ordon. de la Marine* livr. 5. tit. 1. pag. 688. edit. de la Rochelle del 1776.

si pretendesse esser poi nata la prescrizione. (1)

§. 4. Benchè però al dì d'oggi, e per l'universale opinione degli scrittori, come ho abbastanza dimostrato all'articolo II. e pe'l consentimento di tutte le nazioni marittime, non possa più rivocarsi in dubbio, che competa alla Potenza posseditrice del lido anche il dominio del mare circonvicino (2), tuttavia questo dominio non si è ancora stabilito con uniformità di pareri, e molto meno con accordo universale delle stesse nazioni (lo che sarebbe necessario al sommo pe'l buon ordine ed interesse de' popoli commercianti), findove abbia da estendersi il dominio medesimo. Anzi hanno mai sempre variato nei secoli diversi le opinioni, ed i sistemi adottati sull'estensione de' mari territoriali.

(1) Puffendorf *De jure nat. et gent.* lib. 4. cap. 5. e cap 6. Bynkershoek *De domin. mar.* loc. cit.

(2) Bynkershoek *De domin. mar.* cap. 1. et 9. Heineccius tom. 2. *Exercit.* 8. cap. 1. §. 1. 2. et 3.

§. 5. Ai tempi del famoso Baldo si sosteneva l'estensione del mare territoriale fino a sessanta miglia dal lido posseduto. In tali termini se ne dimostra egli persuaso nella rubrica al titolo *De rerum divisione*, ed alla legge 3. Cod. *De Nautico foenore*. Il Bodino afferma lo stesso. (1), ed il Targa si uniforma ai medesimi (2). Il Loccenio lo vuole esteso fino a due giornate di cammino in distanza dalla riva (3), ed il Grozio lo limita all'estensione di quel tratto di mare soltanto, che può difendersi da terra (4).

§. 6. La maggior parte degli scrittori determinano però tal dominio sino alla distan-

(1) Bodin. *De repressaliis* cap. ultimo, e *De Republ.* lib. 1. cap. 10. ibi. „Jure quodammodo Principum omnium mari accolarum communi receptum est, ut sexaginta milliaribus a littore Princeps legem ad littus accedentibus dicere possit, atque id judicatum esse in caussa Ducis Allobrogorum."

(2) Targa *Ponderaz. marittime* cap. 2. n. 3.

(3) Loccenius *De jur. marit.* lib. 1. cap. 4. §. 6.

(4) Grotius *De jur. bel. ac pac.* lib. 2. cap. 3. §. 13. et 14. n. 2.

za di miglia cento dal lido (1). Tanto poi prevalse in que'tempi codesta opinione, benchè non appoggiata ad alcun ragionevole principio, che fu adottata come massima fondamentale di ragion pubblica, colla scorta della quale si dispose del mare senza nessuna riserva fino a tal distanza dalla terra. Veggasene un esempio nel Diploma del Re D. Giacomo d'Aragona, conceduto a favore della città di Cagliari in Sardegna, in data di Barcellona ai 23. d'Agosto 1327. del tenore seguente.

„Assignamus, damus, et limitamus per-„petuo pro termino Castro jam dicto Cala-„ris, videlicet versus Villam Decimi us-„que ad Villam ipsam Decimi exclusive, „inclusive vero damus dicto Castro pro „termino loca, vel villas, quæ sequuntur, „videlicet Sancta Gilla Pirri, Sovetano,

(1) Solorzan. *De jur. Indiar.* tom. 1. lib. 2. cap. 6. n. 22., e lib. 3. cap. 3. n. 35. e segg. De Franchis *Decis.* 142. n. 6. Osasc. *Decis.* 115. n. 2. 3. e 4. Casaregis *De commerc.* disc. 136. n. 1. e 2., e disc. 174. n. 12. e segg. D'Habreu *De las presas* cap. 5. n. 2.

„Pauli Palma, Selargio, Quarto, Toto
„Quarto Iosso, Quarto Donino Cepolla
„cum Capite di S. Ella: nec non terminos
„eorundem locorum, et etiam Castrum et
„Villam de Bonariæ, et alià Castra, Loca,
„et Casalia infra hos limites constituta,
„*et intus mare centum milliaria*; salvo tamen,
„et nobis, et nostris semper, et in omnibus
„retento jure portus, et aliarum regaliarum
„nostrarum."

§. 7. Il Valin comentando l' ordinanza della marina di Francia lib. 5. tit. 1. impugna quest'ultima opinione, e per istabilire qual parte di mare debba essere sottoposta al dominio del possessore della terra vicina, propone l'esperimento del *Piombino* ossia Scandaglio, o *Sonde*, mediante il quale possa segnarsi il confine precisamente in quel luogo, dove lo Scandaglio non possa più giungere a toccare il fondo: ma nel riconoscere egli l'inconveniente, a cui potrebbe esser soggetto siffatto esperimento per riguardo alle coste talmente scoscese, che fin dall'orlo delle medesime non venis-

se fatto di trovare il fondo, vuole in tal caso, che la giurisdizione sul mare non abbia ad estendersi più oltre della sola portata del cannone.

§. 8. Siccome però queste sono semplici osservazioni dell' autore, nel riconoscer egli la precisa necessità di fissare i limiti di tal dominio, passa poi a riferire essersi appunto ciò provveduto per i trattati di pace e di commercio, fissando tal distanza a due leghe dalla costa vicina; dimodochè oltrepassata la medesima, la navigazione abbia ad essere libera ed immune da ogni visita de' comandanti le navi guardacoste; ed al di quà della medesima per il contrario possa qualunque nave ravvisarsi come sospetta di traffico proibito, e per conseguenza soggetta ad essere visitata, ed altresì confiscata unitamente alle merci, qualora non venga somministrata la prova di essere stata forzata da qualche tempestà ad approssimarsi in tal modo alle coste. Esso ammette però nel medesimo tempo che ciò non impedisce, che il dominio sul mare

quanto alla giurisdizione e alla pesca estendasi al di là delle due leghe, sia in virtù de' trattati di navigazione e di commercio, sia eziandio per la regola da lui medesimo additata dello *Scandaglio*, o fino alla portata del cannone; regola, che dice l'autore prelodato essere in oggi universalmente riconosciuta, come apparisce dal Giornale di commercio del mese di Maggio 1759. citato dall'istesso Valin; ma aggiunge, che realmente ella sia contra la verità, ed il fatto.

§. 9. Così tassativamente però non si parla dall'Hubner nella sua opera, *De la saisie des bâtimens neutres* tom. 1. chap. 8. §. 10., il quale ammettendo quanto sia difficile di stabilir giustamente fin dove si estenda sul mare il dominio della nazione proprietaria del lido, crede che per lo meno debba prolungarsi altrettanto lontano, quanto il tiro del suo cannone, di cui possa servirsi per avvertire efficacemente gl'infrattori, ch' essi vanno violando i suoi diritti.

§. 10. Coll'istessa opinione va d'accordo

anche il Vattel, *Droit des Gens.* liv. 1. chap 23. §. 289., osservando, che al dì d'oggi tutto lo spazio di mare, che si trova alla portata del cannone lungo le coste, è risguardato come facendo parte del territorio.

§. 11. Il Bynkershoek nella più volte citata dissertazione, *De dominio maris* è di sentimento, che il dominio del mare aggiacente si misuri nella sua estensione collo spazio annesso alla terra, e che perciò sia soggetto tutto quel tratto di mare, che si custodisce e si difende, quantunque non sempre navigato (1). Prosiegue quindi a fissare, che la difesa d'un territorio venga riserbata alla potenza delle armi, e siccome il cannone è ora quell' arme, che più lungi delle altre propaga la temuta sua forza, così venga ad aversi il diritto esclusivo

(1) Cap. 2. §. 3. ivi. „Existimem itaque eo usque possessionem maris proximi videri porrigendam, quousque continenti potest haberi subditum: eo quippe modo, quamvis non perpetuo navigetur, recte tamen defenditur et servatur possessio jure quaesita."

del mare fin dove giungerà il colpo del cannone vibrato dal lido. (1)

§. 12. Il Sarpi nella sua opera, *Del dominio del mare Adriatico* ecc. scrittura 2. ragionando sulle questioni de' giureconsulti circa alla porzione di mare, che deve appartenere a ciascuna città, dà il suo sentimento in questi termini. „Ella è tanto „grande, quanto può adoperare in suo uso „senza ingiuria de' vicini; perchè una gran„de città sul mare, la quale abbondi di siti „terrestri, dove cavi il suo vitto, avrà po„chi, che vogliano fare il mestiere di pe„scatore, e si valerà di poco mare. Al „contrario una piccola città, con poco di „comodità in terra, attenderà a cavar il „vitto dal mare, e si valerà di gran parte „di esso; e non altrimenti hanno voluto in„tendere i giureconsulti dei cento miglia, „ponendo un numero indeterminato per un

(1) Loc. cit. §. 5. ivi. „Quare omnino videtur rectius eo potestatem terrae extendi, quousque tormenta explodantur: eatenus quippe cum imperare, tum possidere videmur."

„ incerto: cioè le città sono padrone di tan-
„ ta parte di mare, di quanta hanno biso-
„ gno di valersi senza ingiuria d'altri, se
„ fossero ben cento miglia."

§. 13. Le forze navali dell' Inghilterra diedero luogo ai suoi Sovrani di attribuirsi l'impero dei mari, che la circondano, fino agli opposti lidi del continente d' Europa, benchè non suoi. Seldeno riporta in prova un atto solenne, da cui apparisce, che codesto impero ai tempi d'Eduardo I. era riconosciuto da una gran parte delle nazioni Europee (1), e la Repubblica delle Provincie-Unite d' Olanda lo riconobbe in qualche maniera nel Trattato di Breda del 1667., almeno in quanto agli onori della bandiera (2). Ma per istabilir saldamente

(1) Seldenus *Mare clausum* lib. 2. cap. 28.

(2) Vi è un altro trattato tra le medesime Potenze del 1674. in cui l' Inghilterra fissò art. 4. i limiti fin dove pretendeva l' onore del saluto della bandiera dalle Provincie-Unite. Dalla parte del Nord-Ovest si era fissato il Capo di Finis-terre nella Galizia: da quella del Nord-Est, il centro del paese di Staten, ossia il promontorio

un diritto cotanto esteso bisognerebbe il consenso espresso o tacito di tutte le Potenze interessate. Se ne ha anzi una prova contraria per rapporto alla Francia, la quale non volle mai dar mano a simile pretensione della Gran-Brettagna: cosicchè nello stesso Trattato di Breda Luigi XIV. non sofferse neppure, che la Manica fosse chiamata Canal d' Inghilterra o Mare Britannico (1).

§. 14. La Repubblica di Venezia si attribuisce l' impero del mare Adriatico, ed

di Stat in Norvegia. V. Dumon *Corps diplomat.* tom. 7. p. 1. pag. 253.

(1) Uno dei più celebri filosofi ed istorici dell' Inghilterra, Davide Hum, conferma questa massima nel primo tomo della sua opera: *Histori of Great Britain* pag. 213. ivi. „Il faut, dic' egli (traduz. di Parigi), avouër, que les loix des nations ne garantissent pas une prétention plus étendue, et si à présent on parle de l'empire de la mer des Anglais, on n' entend par cette expression, que leurs grandes forces maritimes qui les ont mis en etat de donner jusqu' ici la loi sur tout l' Océan." In oggi però, anche nel senso dell' Hum, comincia ad essere decaduto il loro potere legislativo.

ognun sa la ceremonia, che si pratica annualmente a tale oggetto (1). Per confermare questo diritto (giacchè l'annuale rinnovazione dello sposalizio marittimo non è bastevole) si citano gli esempi di Uladislao Re di Napoli, dell'Imperatore Federico III., e di qualche Re d'Ungheria, che chiesero, come si asserisce, ai Veneziani il permesso di far passare i loro vascelli per cotesto mare. Pare incontrastabile, che l'impero dell'Adriatico debba appartenere alla Repubblica Veneta sino ad una certa distanza delle sue coste, e nei siti, dai quali ella può provvedere alla sua sicurezza; ma dubito grandemente, che al dì d'oggi vi siano delle Potenze disposte a riconoscere la di lei sovranità assoluta sovra tutta l'estensione del mare Adriatico.

(1) Paul. Merula *Cosmograph.* part. 2. lib. 4. cap. 3. ibi, Festo Ascensionis Domini quotannis ritu solemni Dux navi, Bucentauro dicta, vectus comitante amplissimo Senatu ad perpetuandum sibi maris dominium annulum in medias undas projicit dicendo: *Desponsamus te Mare in signum veri et perpetui dominii.*

§. 15. Nel conflitto di tanta contrarietà d'opinioni io adotto quella esposta dal sovraccitato Galiani, e di già indicata dall' Hubner e dal Vattel, e più specificatamente espressa dal Bynkershoek nel luogo suddetto, da cui egli l'apprese, come l'unica, che scorgo adattata alla natura delle cose, ed all'equità, giacchè essa sola è, secondo me, il giusto ed unico mezzo, che potrebbe servire di norma per fissare una volta il mare territoriale sempre combattuto, e non ancora deciso, o almeno non stabilito come si dovrebbe in un pubblico trattato tra le Potenze marittime.

§. 16. Dirò quindi sembrarmi il più sicuro metodo, che nei lidi non curvi si debba inoltrare nell'acqua il territorio del proprietario delle coste o del lido fino a quella maggior distanza, dove una batterìa posta sulla terra giungerebbe colle palle, o con una bomba ad offendere una nave: imperciocchè egli è conforme ai principj del diritto comune di chiamar territorio tutto quello spazio fin dove i magistrati ed i mi-

nistri col terrore delle forze ad essi loro confidate possono far eseguire gli ordini del loro Sovrano (1). Sarebbe perciò ragionevole, che senza attendere a riconoscere partitamente se in alto mare tenga il Sovrano del territorio costrutta qualche torre o batterìa, si determinasse fissamente e dappertutto la distanza di tre miglia dalla terra come quella, che senza dubbio è la maggiore, dove colla forza della polvere a fuoco finora cognita si possa spingere una palla o una bomba.

§. 17. Tanto spiegò in dei colti versi l'autore del poema *Del diritto della natura* al lib. 5. ivi.

(1) Lege 239. §. pen. ff. *De verb. signif.* ibi. Territorium ab eo dictum quidam ajunt, quod magistratus ejus loci infra eos fines terrendi, idest submovendi jus habet. Bynkershoek *De dom. mar.* cap. 2. §. 3. e 5., da cui si riporta un ordine, che gli Stati Generali delle Provincie-Unite diedero ai comandanti delle loro navi nel 1671, cioè di salutare passando sotto le piazze di qualche Principe estero, subito che si trovassero alla portata del suo cannone.

Tanto s' avanza in mar questo dominio,
Quant' esser può d' antemurale e guardia,
Findove può da terra in mar vibrandosi
Correr di cavo bronzo acceso fulmine.

Tanto seppero determinare l'Imperatrice delle Russie nel suo *Regolamento per gli armatori* de' 13. Dicembre 1787. articolo 2.; il Gran-Duca di Toscana Pietro Leopoldo nel suo *Regolamento* del 1. Agosto 1778. all' articolo 1.; la Repubblica di Genova nel suo *Manifesto* del 1. Luglio 1779.art. 1., e nell' altro pubblicato al principio della presente guerra; e finalmente la Repubblica di Venezia col suo *Manifesto* dei 9. Settembre 1779. all'art. 9.

§. 18. È già stato ricevuto tra le colte nazioni, che nei luoghi, dove la terra s'incurva ed apre baja o golfo, debba supporsi tirata una linea da una punta all' altra di quella terraferma o delle isolette, che sporgono oltre ai promontorj della medesima: perlochè si rispetta tutto quel seno di mare come territorio, ancorchè le distanze dal

mezzo di esso alle terre d'intorno fossero da ogni parte maggiori delle tre miglia.

§. 19. Potrà però dirsi su questo punto, che quando si voglia far uso del diritto sul mare prossimo alla spiaggia per stabilirvi dei dazi, per inquietarvi l'altrui libero transito, e per soggettare a delle visite doganali, sarà certamente un diritto odioso, e degno d'esser ristretto in distanze minori per il ben del commercio, e del traffico. Ma se un Sovrano neutrale lo faccia valere ad accordare l'asilo contro delle reciproche ostilità o scorrerie di guerreggianti, sarà allora un diritto favorevole, benefico, e degno d'ampliarsi. In questo sol caso, ch'è quello dell'umanità, credo io, che possa estendersi il mare territoriale non solo fino alle tre miglia espresse di sopra, ma ben anco fino a due leghe, come ve n'è qualch' esempio tra gli usi di alcune Sovranità dell'Europa. Cotesto esempio di naturale equità e di bella moderazione fu preso per base nel trattato stipulato tra il Gran-Turco ed il Re di Napoli nel 1740.

all' articolo 16., con cui si stabilì, che dai lidi appartenenti ai rispettivi Sovrani fino al luogo, che si riconoscono i bastimenti, e dai bastimenti fin dove si veda la terra, non si permetterebbe nè da una parte nè dall' altra, che le respettive navi fossero perseguitate o molestate. Voglia il Cielo, che le più potenti e colte nazioni dell' Europa adottino una volta sì fatta massima in tempo di guerra pe'l bene degli uomini!

CAPO II.

Degli Effetti dell'Impero del Mare.

ARTICOLO I.

Della Proprietà del Mare Territoriale e sue Pertinenze.

§. 1. Allorchè una nazione s' impadronisce d'un paese, che non appartiene ad alcuno, dee credersi, che siasi ancora occupato l' impero e la sovranità non meno, che il dominio di quello. Imperciocchè essendo essa libera ed indipendente, non può supporsele altra mira nel suo nuovo stabilimento, che quella d'impedire a qualunque diversa nazione il diritto di comandarvi, o di esercitarvi qualche atto di sovranità. Tutto lo spazio, su di cui una nazione estende il suo impero, formerà perciò il territorio della sua giurisdizione.

§. 2. Occupata dunque dalla medesima

una porzione di mare aggiacente, occuperà anche sopra questo l'impero così come il dominio, cogli stessi diritti, che le appartengono sulla terra, e che la legge dello stato le concede (1).

§. 3. Da codesto principio fondamentale si deduce, che l'impero del mare nei termini da me stabiliti nel capitolo precedente, non sia da riguardarsi come un vano dominio giurisdizionale o come un semplice onorevole titolo, secondo l'esagerata espressione di Grozio (2), ma ben sia tale, che produca gli effetti reali d'ogni altra proprietà, nè differisca punto da quello di un territorio. In conseguenza di che egli è un diritto di vendere, di permutare,

(1) Grot. *De jur. bel. ac pac.* lib. 2. cap. 3. §. 8., e *De mar. liber.* cap. 5. Wolf. *Jus nat. et gent.* ibi. Quoniam partes maris occupati ad territorium illius gentis pertinent, quae eas occupavit, quale jus Rector civitatis in suo territorio habet, tale etiam ipsi competit in partibus maris occupatis; et per consequens qui in iis versantur, iisdem legibus subsunt, quam qui in terris habitant, aut commorantur, etiam peregrini admissi.

(2) *De jure belli ac pacis* lib. 2. cap. 3. n. 13.

di cedere, di donare, e di disporre ad arbitrio di quella porzione, che si possiede (1).

§. 4. Occupato uno spazio di mare, s'intendono anche occupati i lidi, i relitti, i porti, e le isole a quello aggiacenti. Se però varj popoli avessero delle terre sopra le rive d'uno stretto o d'un golfo, l'impero di ciascheduno si dovrebbe in tal caso estendere sino alla metà, a proporzione della lunghezza, e dimensione delle terre di fronte; semprechè però non avessero fissato e pattuito di godere per indiviso promiscuamente di quella estensione di mare, e

(1) Ferret *De re navali*, tit. *De nautica* n. 1. e 23. Peregrin. *De jure fisci* lib. 8. n. 9. e segg. Bynkershoek *De domin. mar.* cap. 4. §. *Praeterea* ibi. Unum eundemque Principem maris renuncio et vere dominum; simulque ei hanc potestatem tribuo, qualem optimam maximam Jurisconsulti solent adscribere dominio. Itaque ut quisque rei suae liber est moderator, et arbiter, ita dominus maris poterit id ipsum vendere, permutare, donare, in solutum dare, aliisque modis ex animi sententia de eo statuere.

di far valere con delle forze riunite il proprio diritto contro degli stranieri (1).

§. 5. Con più di ragione deve applicarsi lo stesso principio al dominio delle baje, degli stretti, e dei porti, comecchè più capaci ancora d'essere occupati, e più importanti alla sicurezza d'un paese. Intendasi però ciò, quanto alle baje, e stretti, di quei soli, che hanno poca estensione, e non già dei gran spazj di mare, ai quali si dà talvolta cotesto nome, come sono la Baja d' Hudson, e lo Stretto Magellanico, sulla totalità dei quali l'impero non saprebbe estendersi, ed ancor meno la proprietà.

ARTICOLO II.

Degli Stretti Marittimi e dei Dazi impositivi.

§. 1. Quando gli stretti marittimi sono disposti in maniera da servire necessariamente alla comunicazione di due mari, la

(1) Puffendorf. *De jur. nat. et gent.* lib. 4. cap. 5. §. 8. Selden. *Mare clausum* lib. 2. cap. 20.

cui navigazione sia comune a tutte, o a più nazioni, quella, che possiede lo stretto, non può ricusare il passaggio alle altre, semprechè si faccia con moderazione, e senza inferir danno alla medesima. Opponendosi al passo senza giusta ragione la prima, priverebbe le altre nazioni d'un vantaggio loro accordato dalla natura, mentre il diritto di navigare da un mare all'altro egli è un resto della comunione primitiva dell' elemento acqueo, comune a tutti nella sua vasta estensione.

§. 2. La premura soltanto della propria sicurezza e conservazione può autorizzare il Sovrano dello stretto a far uso di certe precauzioni particolari, o ad esigere alcune formalità, autenticate dal costume delle nazioni; e perciò potrà imporre dei diritti modici sulle navi di transito, sia per l'incomodo, ch'esse cagionano, obbligando il proprietario di stare in guardia del suo territorio, sia per la sicurezza, che loro procura, proteggendole contro i nemici, allontanando i pirati, ed incaricandosi di mante-

re dei fanali, piloti, e segni necessarj alla sicurezza de' naviganti.

§. 3. Di quei fanali o segni, stabiliti per comodo e sicurezza della navigazione, se ne fa menzione medesimamente nell' Esodo, ed in Isaia lodandone Iddio come autore di questo e d' ogni altro bene (1). Costume perciò molto antico al dir d' Apulejo, che lo riconobbe praticato fra gli Arabi ed altri popoli dell' Asia in tempo delle guerre d' Alessandro il Grande (2), e quindi fra i Romani secondo la testimonianza di Livio ed altri storici (3). Col favore di tali segni si sa, che Belisario, generale delle armi di Giustiniano, disfece in Africa i Vandali (4): laonde considera distintamente il Grozio le spese, che fanno i Principi signori del mare pe'l bene non proprio soltanto,

(1) *Esodo* cap. 13. vers. 21. e cap. ult. *Isaia* cap. 4. vers. 5.

2) Apulejus *De mundo.* Quint. Curt. lib. 5.

3) Tit. Liv. lib. 2. e 8. decad. 3. *Comment. Caesar* lib. 2. e 3.. Veget. *De re milit.* lib. 3. cap. 5.

(4) Aimonius Monachus *De gest. Franc.* lib. 2. cap. 6.

ma d'altri eziandio (1). Perciò il Baldo conchiuse esser giusti ed equitativi i dazi marittimi, non altrimente che gli altri imposti in terra per passi o pedaggi de' fiumi, ponti, strade, e consimili (2).

(1) Grotius *De jure bell. ac pac.* lib. 2. cap. 3. §. 14. ibi. Quare nec contra jus naturae, aut gentium faciet, qui recepto in se onere tuendae navigationis, jnvandaeque per ignes nocturnos, et brevium signa vectigal aequum imposuerit navigantibus, quale fuit Romanum vectigal, Erythraeum ob sumtus exercitus maritimi adversus piraticas excursiones, et quod in Ponto Bizantini exigebant διαψώψις, et quod jam olim Athenienses occupata Chrysopoli exegerant in ponto eodem, memorante utrumque Polibio: et quod in Hellesponto olim Athenienses eosdem exegisse ostendit Demosthenes in Leptinen; suo autem tempore Romanos Imperatores in arcana historia memorat Procopius.

(2) Bald. tit. *De rer. divis.* col. 2. vers. *Numquid* ibi. Vectigalia maritima sunt aequissima, quoniam ad tuitionem maris, et veram in eo securitatem praestandam constituta reperiuntur, quae sane ingentem sumptuum molem exigit; quorum sublevamen quia porrigant illi, qui securitate fruuntur, quis negare ausit? *Vid. Afflict.* ad cap. 88. verb. *Vectigal* n. 101., et Caeher. *Decis. Ped.* decis. 154. per tot.

§. 4. In tal guisa alcune Potenze d'oggigiorno, ed in ispecie la Danimarca, hanno imposto un dazio a Elseneur ossia Elsingoer su tutti i navigatori, che entrano nel mar Baltico per lo stretto del Sund tra la Seelandia, e la Scania, o escono dal medesimo, tanto avendo riguardo alle loro navi, che alle merci caricatevi sopra. I Danesi che altre volte possedevano la Scania e così le due rive di quello stretto hanno saputo conservarsi in possesso del dazio che forma uu ramo di reddito considerevole per le finanze quantunque abbiano perduta la Scania.

§. 5. L'origine di questo diritto è in parte fondata sulla convenzione fatta trai primi navigatori commercianti, che oltrepassarono lo stretto, ed i Sovrani della Danimarca, che s'incaricarono di piantare nel Categat alcuni fanali, ed altri segni per servire di guida alle navi, onde preservarle da ogni accidente, e ciò mediante una ricognizione, che quelli obbligaronsi di pagare per ciascuna nave. In progres-

so di tempo però s'imposero dei nuovi diritti e tasse altresì sulle merci, che furono autorizzate e riconosciute legittime nei trattati, che poi si conchiusero con altre Potenze.

§. 6. Nel 1450. il Re d'Inghilterra Enrico VI. stabilì un trattato di commercio con Cristiano Re di Danimarca: quindi con altro trattato tra Enrico VII. ed il Re Giovanni, che si conchiuse nel 1490, queste due nazioni si concedettero reciprocamente un'intera libertà di commercio per terra, e per mare nei loro rispettivi stati, pagando i soliti diritti, eccetto però quelli detti d'incagliamento e di naufragio: quei, che volevano entrare nel Baltico, si obbligavano a pagare il diritto del Sund, ed a passar sempre per quello stretto, e non già per gli altri del Belts, salvo che il tempo ve gli obbligasse, ed in tal caso, costando la realtà del fatto con giuramento del capitano d'una nave, o di due marinari, doveva pagarsi un egual diritto alla Dogana di Nyborg. Conchiusero poi gl'Inglesi un altro

trattato di commercio colla Danimarca nel 1670; e dopo questo son essi riconosciuti in quel regno, principalmente per il pagamento dei diritti del Sund, come una delle nazioni più favorite.

§. 7. Nel 1533., pendente l'interregno della Regina Governatrice de' Paesi-Bassi, si conchiuse il primo trattato tra gli Olandesi, e la Danimarca circa ai diritti del Sund. Nella pace di Spira, seguita nel 1543. tra l'Imperatore Carlo V. ed il Re Cristiano III, promise questi di non esiger di più per i diritti del Sund dagli Olandesi, e Fiamminghi, o abitanti dei Paesi-Bassi, che una Rosenoble per ciascheduna nave.

§. 8. Nel 1645. i diritti del Sund furono determinati sopra d'un sistema fisso, e si conchiuse a tal riguardo un trattato nello stesso anno in Cristianopoli, piccola città della Svezia, appartenente allora alla Danimarca, tra questa Potenza, e gli Stati Generali delle Provincie - Unite, ed allo stesso trattato fu unita una tariffa de' diritti, che debbon pagare le navi, e merci

nel loro passaggio per il Sund, sia nell'ingresso, che al ritorno dal Baltico. Questo trattato e tariffa, che fu confermata nel 1791, hanno servito di norma agli altri trattati stabiliti in appresso coll'Inghilterra, e colla Francia nel 1770. La suddetta tariffa è al dì d'oggi la sola in uso nella dogana del Sund per le navi e merci di tutte le nazioni.

§. 9. Nel 1663. si conchiuse il primo trattato tra la Francia, e la Danimarca riguardo ai diritti del Sund. Questo trattato fu rinnovato nel 1742., e dopo tal'epoca furon anche i Francesi rimirati come una delle nazioni più favorite in quel passo di mare. Il titolo però di nazion favorita dà così pic colo vantaggio a quella, che n'è decorata, da non cagionare nessuna invidia alle altre, che non lo sono; imperciocchè queste pagano per il diritto delle merci non comprese nella tariffa uno e un quarto per cento, in vece che le nazioni favorite pagano solamente uno per cento. Ciò non pertanto contansi in oggi fra quest'ultime gl' In-

glesi, Olandesi, Francesi, Svedesi, Spagnuoli, Portoghesi, Russi, Napoletani, e la città d'Amburgo sull'Elba.

ARTICOLO III.

Dei Porti, Baje, e Golfi.

§. 1. L'uso dei mari per la navigazione ha renduto altresì necessario l'uso dei porti, quale è pubblico, perchè procedente dal diritto delle genti: laonde è permesso a qualunque nave di approdarvi, purchè sia munita delle opportune spedizioni, che la qualifichino per amica. Ma per un effetto dell'impero del mare deve annoverarsi ogni porto appartenente allo stato, dove il medesimo è posto, e perciò soggetto alla giurisdizione del Principe dominante (1).

§. 2. Quindi è, che qualora una nave

(1) Instit. §. 2. *De rer. divis.* Leg. 4. §. 1. ff. eod. Lib. 2. *Feudor.* cap. unic. *Quae sint regal.* Richeri in Cod. lib. 2. tit. 1. defin. 2. Loccen. *De jur. mar.* lib. 1. cap. 8. §. 2. 3. e 4.

approdi ad un porto, deve il capitano di essa adattarsi agli usi e regolamenti nel medesimo stabiliti, ormeggiarsi ossia postarsi e dar fondo in quei siti e luoghi consueti, dove siano ormeggiati altri della sua qualità e portata, e nelle prescritte distanze, osservare gli avvisi, che gli venissero dati da chi è a tal effetto deputato, e finalmente pagare quei diritti, dazi, e gabelle, che vi fossero imposte (1).

§. 3. Sì fatte massime riguardanti i porti di mare sono egualmente adattabili alle baje, ad ai golfi, per essere anch'essi di quei siti affetti alla dominazione del Principe, entro del cui territorio ritrovansi, ed immediatamente posti sotto la di lui custodia e salvaguardia. In conseguenza di che l'asilo e ricovero, che in una baja o golfo si accorda, diventa non meno inviolabile, che quello d'un porto; e qualunque attenta-

(1) Leg. 1. Cod. *De littor. et itiner. custod.* *Consolato del mare* cap. 199. 200. e 224. Cujac. ad tit. Cod. *De vectigalib.*, *et comm.* Loccen. *De jure marit.* lib. 1. cap 8. §. 4. 5. e seg.

to, che siegua in uno o nell' altro, deve sempre riguardarsi come una manifesta violazione del Diritto delle genti, che mai possa addursi in esempio (1).

ARTICOLO IV.

Degli altri Diritti Marittimi e dell' Ancoraggio.

§. 1. Sul mare ancora ha forza, e valore la facoltà d'imporre contribuzioni, e gabelle, che giudicansi esser mai sempre dirette a sostenere i pesi, ed ogni altra spesa, di che abbisogna la pubblica sicurezza, conforme praticarono un tempo gli antichi Romani, i Bizantini, e gli Ateniesi, ed in oggi diverse Potenze d' Europa (2).

(1) Hubner. *De la saisie des bâtimens neutr.* tom. 1. chap. 8. §. 10. Valin. *Comment. à l' Ordon. de France* art. 1. tit. *Des rades*.

(2) Leg. 10. ff. *De publican., et vect.* Chacheran. *Decis.* 155. n. 3. Zuarius *De usu mar.* cons 1. Stypman. *Jus marit.* part. 1. cap. 5. Loccen. *De jur. mar.* lib. 1. cap. 4. n. 6. Casaregius *De com.* disc. 136. n. 1. Heinecc. in *Praelect. Acad. ad Grot.* lib. 2. cap. 3.

§. 2. Da ciò nacque il diritto dell'ancoraggio, la facoltà di usare angarìe, e di procedere all' arresto delle navi ancorate nei porti, o nelle spiagge.

§. 3. È l'ancoraggio un diritto, che si percipe sopra di qualunque nave straniera, la quale voglia gettar le sue ancore in mare per tenersi ferma in un porto o spiaggia. Tuttavia la giustizia richiede (ed è in tal guisa per ogni dove stabilito), che una nave uscita dal porto, dove abbia pagato di già l'ancoraggio, ritornando in esso per qualunque siasi accidente, senza però avere approdato ad altri luoghi, non sia più tenuta al pagamento di codesto diritto (1). E per la stessa ragione, semprechè una

§. 14. ibi. Primus effectus est jus imponendi vectigalia: cujus juris aequitatem Grotius suo more probat ex eo, quod dentur in compensationem impensarum in defensionem navigantium factarum a Republica ex moribus et consensu gentium. Ostendit enim et Romanos, et Byzantinos, et Athenienses exegisse a navigantibus vectigalia.

(1) Leg. 15. ff. *De publ. et vectig.* Targa *Pond. mar.* cap. 72. Casareg. *De com.* disc. 10.

nave prenda porto per qualche accidente ovvero per transito, non dev'essere più tenuta al pagamento dei diritti stabilitivi, e perciò nemmeno all' intero ancoraggio, qualora però non siegua sbarco delle merci, o contrattazione volontaria di esse (1).

ARTICOLO V.

Delle Angarie.

§. 1. Chiamansi angarìe (e sono esse annoverate fra le regalìe della Suprema Potestà) le prestazioni ed obblighi, che impone un Principe alle navi approdate ne' suoi porti e spiagge, di trasportare per esso lui in tempo di qualche spedizione soldati, armi, ed altre munizioni da guerra mediante la dovuta mercede (2). Non potrà

(1) Leg. ult. §. 8. ff. *De publ. et vectigal.* Loccen. *De jure maritimo* lib. 1. cap. 8. e 9. Casareg. *De comm.* disc. 10. c.

(2) Vinnius ad Peckium, et signanter ad tit. Cod. *De navib. non excusand.* Stypman. *Jus marit.* part. 5. cap. 1.

quindi alcuna nave esentarsi dall' obbligo delle angarie, nè scusarsi per ragione di dignità, o prerogativa di persona, giacchè sono soggette alle medesime anco le navi straniere, ed i sudditi d'altre Potenze, ancorchè avessero promesso, e stipulato di trasportare altrove le merci del loro carico in un tempo determinato, essendo soltanto ad essi riserbato il diritto all' indennizzazione (1).

§. 2. Qualora però il capitano d'una nave posto in simili circostanze volgesse la

n. 23. Loccen. *De jur. mar.* lib. 1. cap. 5. §. 3. Lib. 2 *Feudor.* tit. *Quae sint regaliae.* Targa *Ponderaz. merit.* cap. 73., da cui si dà la più strana origine delle angarie nel §. 1.

(1) Leg. 4. §. 1. ff. *De veteranis.* Leg. 18. §. 24. Leg. ult. §. 22. e 23. ff. *De muner. et honor.* Leg. 1 et 2. Cod. *De navib. non excus.*, e leg. unic. Cod. *De Naut. Tyber.* Sixtin. *De regaliis* lib. 2. cap. 23. n. 22. Selden. *Mare claus.* lib. 2. cap. 20. Stypman. *Jus marit.* part. 5. cap. 1. n. 23. Loccenius loc. cit. §. 5. t. 23. ibi. Angariarum onus etiam exteros afficit, ait Stypman, quod quotidiana confirmat praxis, cum hac tamen lege, ut sui laboris et officii digna capiant praemia, emolumentaque.

prora altrove per sottrarsi a tal obbligo, o ritardasse industriosamente il destinato trasporto, o altrimenti recasse altro impedimento e pregiudizio al buon esito della spedizione, sarà egli soggetto alla confiscazione della nave non meno, che i marinari di essa ad altre pene proporzionate al loro mancamento (1). Che se in vece di far vela esso capitano dal luogo destinato approdasse altrove colla sua nave, ed ivi vendesse il carico delle provvisioni o altri attrazzi di guerra, suole egli punirsi rigorosamente anche coll' ultimo supplizio, cui sono pure soggetti coloro, che comprassero scientemente gli stessi effetti, o almeno sono punibili con una rigorosa pena straordinaria secondo le circostanze dei casi (2).

§. 3. Occorrendo poi, che una di queste navi, o patisca naufragio, o cada in pre-

(1) Leg. 1. Cod. *De navib. non excus.* Leg. 10 Cod. *De sacros. Eccles.*, e Leg. ult. Cod. *De fabricensibus.*

(2) Leg. 3. et 4. Cod. *Quae res vendi non poss.* Leg. 5. Cod. *De navicul.* Peckius et Vinnius ad d. leg. 5. pag. 381. et seq.

da dei nemici, o dei pirati, non sarebbe il Principe obbligato a risarcirne il danno, annoverandosi codesti casi fra quelli, che sono meramente fortuiti (1), sempreché non v'intervenga colpa di chi comandò il trasporto (2). E per la stessa ragione neppure il capitano della nave forzata può esser dal Principe ricercato, se per naufragio od altro caso consimile si perda il carico (3). Anzi l'equità non permette, che sia nessuno di essi costretto a più d'un viaggio, o d'un trasporto (4).

§. 4. V'è però chi saviamente distingue il caso d'un'agarìa ordinata in occasione di guerra dal caso di quella, che s'imponesse per trasporto di merci nella scoperta o conquista di qualche spiaggia o isola nel Nuovo

(1) Cum nemo ex facto alieno obligetur. Leg. 23. ff. *De regul. jur.*

(2) Nisi Princeps ipse, vel per suos damnum intulerit, quia proprium factum intervenit. Sixtin. loc. cit.

(3) Loccenius loc. cit. cap. 7. §. 11. Christineus decis. 66. n. 2. Et testatur ita judicatum a Senatu Brabantino.

(4) Loccen. loc. cit.

Mondo, o per altri convoj della stessa natura, considerando, che se le navi comandate per altri oggetti diversi da una spedizione militare soffrisser naufragio, o restassero preda de' nemici o pirati, debba il Principe risarcirne il danno; non essendo ragionevole, che taluno soccomba ad un pregiudizio, cui soggiacerebbe soltanto per riguardo dell'altrui utile (1).

ARTICOLO VI.

Dell' Arresto di Nave Amica.

§. 1. L'arresto di nave amica, proveniente dallo stesso diritto delle angarìe, è un atto per parte di qualunque Sovrano o Potenza non nemica, con cui si arresta, o proibisce l'uscita d'una o più navi ancorate nei porti, o spiagge del di lei dominio per cagione di pubblica necessità, e non già di guerra, mediante quel nolo convenevole, che nelle

(1) Sixtinus *De regaliis* lib. 2. cap. 13. Loccen. loc. cit. lib. 1. cap. 15. §. 9.

circostanze in cui le navi servissero a questo effetto, potrebbero altronde lucrare, lo che è conforme ai principj di giustizia e d' equità, ed alla pratica universale d'Europa. Perciò tale arresto è diverso assai dalla preda; mentre questa ha per oggetto l'appropriazione della nave predata, e l' altro di trattenerla col fine di servirsene pe' suoi bisogni, indi restituirla, o pagarne altrimenti il valore (1).

§. 2. Siccome questo diritto di arrestare le navi amiche incagliava il commercio (senza dir tutto ciò, che il Galiani ha osato di scrivere per dimostrare l'incompetenza e l'ingiustizia del medesimo nel suo trattato *De' doveri de' Principi* lib. 1. art. ult.), così si cominciò a stipulare nel trattato tra il Re delle due Sicilie, e l'Olanda del 1753.

(1) *Guid. de la mer.* chap. 7. art. 6. Chap. 9. art. 6. e 13. *Ordon. de Franc.* Art. 1. tit. *Des Lettr. de Marque.* Leg. 18. §. 11. ff. *De munerib. et honorib.* Leg. 1. Cod. *De navib. non excus.* Perezius, Corvinus et Peckius. Marquard *De jure mercat.* cap. 5. n. 38. Vedasi l'articolo precedente.

all'articolo 18, che le navi, l'equipaggio, e le merci caricatevi non potessero più essere arrestate in virtù d'alcun ordine generale o particolare, nè per qualunque motivo e occasione, e neppure sotto pretesto della conservazione o difesa dello stato. Codesto patto fu riconosciuto così saggio, che divenne tosto generale in tutti i trattati conchiusi dipoi fino al dì d'oggi fra le Potenze dell'Europa (1).

ARTICOLO VII.

Della Giurisdizione Interna.

§. 1. Compete pure al Governo, cui appartiene il mare territoriale, l'esercizio della giustizia interna; e ad oggetto di riparare e prevenire i disordini, s'estendono eziandio sul mare la potestà legislativa ed esecutrice, alle quali non soggiacciono già i soli sudditi, ma ben anco i naviganti fo-

(1) Mably *Droit pub. de l'Europe* p. 301.

restieri, contemplati come cittadini temporarj, e membri d'uno stesso corpo politico (1). Quindi, semprechè i violatori delle leggi marittime sieno persone private, ricevono dai tribunali a ciò destinati la condanna proporzionata ai loro delitti (2).

(1) Henric. Cocc. *Ad Grot. de jur. bel. et pac.* lib. 2. c. 18. §. 9. e *Disp. de fund. in territ. jurisd.* tit. 2. n. 6. *Inter exercit. curios.* n. 54. ibi. Tertio potestas illa (nempe jurisdictio Principis) extenditur quoque in advenas, qui fixum domicilium non habent, sed vel ad tempus, vel saltem transeunt, quia dum ibi sunt, intra potestatis illius terminos sunt, eaque continentur... Quidquid autem interea temporis ab ipsis agitur, id potestate quoque ejus, qui territorio praeest, continetur; quia dum agunt v. g., contrahunt, delinquunt, sub ea potestate sunt. Wattel. *Droit des gens* lib 2. cap. 8. §. 103. Vedi sopra all'art. 1. not. 1.

(2) Heinecc. in *Praelect. Acad. ad Grot.* lib. 2. cap. 3. §. 12. in fine, ibi. Quemadmodum exteri, qui in territorio nostro sunt, fiunt subditi temporarii, ita qui in mari nostro navigant. Hinc nullum est dubium, quin puniri a Belgis possit qui in mari hoc australi piraticam exercuit, vel homicidium commisit, quamvis sit exterus. E nel §. 15. in fine. Nos addimus et invitis vicinis imperantem mari posse leges de usu navigationis praescribere. Stypman. *De jure marit.* part. 5. cap. 1.

Se poi sono popoli o società, vengono allora gastigate dalla pubblica forza delle armi fino al segno, che resti appagata la ragione dell'incolpata offesa, ed intieramente restituiti gli usurpati diritti. Ond'è, che furono introdotte le guerre navali contro delle Potenze legittime non meno, che contro delle illegittime, quali sono i pirati e corsari, perturbatori della comune felicità, e cotanto perniciosi alla sicurezza della navigazione ed al bene del commercio (1).

n. 19. ibi. Sequitur potestas animadvertendi in facinorosos, quam connexam esse vult salvo conductui *Gilman.*, et ex illa elicit jurisdictionem et cognosceudi super causis sive civilibus, sive criminalibus, si in littore inter vel illibi habitantes, aut aliter illuc accedentes oriantur, vel etiam in mari littori proximo, si simul cum littore ad certa spatia occupatum sit.

(1) Authent. *Quae in Provincia etc.* Cod. *Ubi de crimine agi oport.* Loccenius *De jur. mar.* lib. 1. cap. 4. e cap. 6. n. 4. Stypmannus loc. cit. part. 1. cap. 6. n. 381. ibi. Et quia Regna non actionibus, sed armis vindicantur legiones assumendo, ubi leges deficiunt veniendum ad arma, ubi locum invenire justitia apud adversarium nequit. Nullum enim bellum justius, quam quod pro rebus repetendis suscipitur.

§. 2. Dal vedersi però esercitare i diritti del sommo impero fino alla pena di morte dai comandanti delle navi armate in guerra ed ancorate nei porti e baje appartenenti ad altro Sovrano ne deducono alcuni, fra i quali l'Hubner (1), doversi per tal motivo valutar le dette navi come territorio straniero in vista della ragione unica speciosa che si adduce, ed è che se fosse territorio del Sovrano del porto, non si potrebbero in faccia ad esso lui, e nelle parti del suo dominio esercitare atti cotanto solenni di perfetta giurisdizione.

§. 3. Facile è per altro l'escludere sì fatto argomento, quando si voglia riflettere, che l'esercizio della supposta giurisdizione, esercitata sulle navi da guerra non è fondato

(1) Hubner *De la saisie des bâtimens neutres* pag. 210. parlando della preda di un bastimento neutrale stabilisce senza dimostrazione la seguente teoria, che si oppune ai principj da me adottati. ivi. „Les vaisseaux neutres sont sans contredit des lieux neutres... puisqu'il revient au même d'enlever des effets d'un navire neutre, ou de les enlever d'un territoire neutre."

sul diritto del territorio, ma bensì sulla natura del comando militare, il quale resta intatto e nel suo pieno vigore ogni volta, che il Sovrano del porto si contenta di ricevere una nave da guerra come tale. Non potrebbe essa governarsi, nè mantenervi nel suo interno la disciplina senza della continuazione del comando militare, che seguita in conseguenza ad esercitarsi in tutta la sua estensione dentro la nave in virtù dell' accordato asilo, non però mai per diritto proprio del comandante della nave, e ancor meno per ragione di territorio. Quindi è, che escluso il comando militare, il quale resta intatto per la qualità e natura della nave da guerra, s'intenderà per ogni altro riguardo sottoposta la stessa nave, e l'equipaggio alla giurisdizione del Sovrano del porto. Tanto è vera questa mia riflessione, quanto è comunemente adottata la massima, che un esercito straniero, il quale passa, o dimora nell' altrui territorio, sia sempre sottoposto alla giurisdizione del Sovrano del luogo, benchè il co-

mando militare resti intatto presso il suo capo in virtù d' un tacito consenso dello stesso Sovrano, per la nota regola di ragione, che vuole, concesso un diritto, concesso anche tuttociò senza di cui esso non potrebbe ridursi all'atto ossia esercitarsi (1).

ARTICOLO VIII.

Del Commercio e della Pesca.

§. 1. Un altro effetto dell'impero del mare è quello di permettervi o vietarvi il commercio o l' approdamento ai negozianti stranieri, riscuotendo dazj per le merci di permessa estrazione, o stabilendo pene per quelle, che sono interdette (2).

(1) Henric. Cocc. *Disput. de fundat. in territ. pot.* tit. 2. n. 14. ibi. Eadem potestas extenditur quoque ad exercitus peregrinos, eorumque duces. Knich. *De jure territ.* cap. 4. n. 4. Wattel. *Droit des gens* liv. 2. chap. 8. §. 103. Puffend. *De jur. nat. et gent.* lib. 3. cap. 3. §. 10.

(2) Aristot. *Politic.* lib. 7. cap. 6. Bodin. *De Republ.* lib. 1. cap. 6. e 7. Loccen. *De jure marit.* lib. 1. cap. 4.

§. 2. A questo principio potrà forse taluno opporre, che ammesso il dominio del mare riguardo alla pesca, non sia permesso di restringere con delle leggi la libertà della navigazione, essendo questa, come ho dimostrato al cap. 1., d'uso inesausto.

§. 3. Ma rispondo primieramente, che neppure si ammetterebbe la libertà della

§. 8. Wattel. *Droit des gens* liv. 2. chap. 2. e 5. §. 32. e 33. Heinecc. *De navib. ob vecturam vetit. merc. commiss.* Exercit. 8. §. 4. ibi. Interest sane Reipublicae ne promiscue omnibus negotiandi licentia detur. Interest, ut jam Aristoteles *Polit.* lib. 7. cap. 6. monuit, legibus definire, quibuscum communicare cives oporteat, cum quibus non oporteat. Interest, ne exteri commerciorum obtentu cives divitiis spolient, luxu aliisque vitiis ac probris inficiant Rempublicam, seque, vel ipsos, vel hostes rebus nostris potentiores, opulentioresque efficiant. Quibus omnibus prospicere Imperantis sine dubio est officium. Il Marquardo *De jure mercat.* lib. 1. cap. 17. discorrendo *de restrictione et coarctatione commerciorum, itemque jure prohibendae transvectionis mercium*, dopo d'aver indicato il diritto, che compete alle nazioni, di proibire, restringere, od ampliare l'introduzione o estrazione delle merci, riporta gli statuti dei Francesi, Scozzesi, Italiani, Fiamminghi, e d'altre nazioni emanati su tal proposito.

pesca qualora non si dasse un arbitrio di escludere i naviganti dal luogo occupato. Rifletto in secondo luogo, che il cammino della terra non è meno d'un uso inesausto di quello del mare, e che nulladimeno soggiace egli alle leggi dello stato: anzi la retta ragione dimostra, che l'uno e l'altro son liberi, appunto perchè vengon essi regolati dalle leggi dei possessori.

§. 4. La vera libertà civile è quella, per cui siamo sicuri della vita e de' nostri beni, e possiamo dell'una e degli altri servircene con quella prontezza e nel modo, che a noi piace in tutti quei casi, che non sono contrarj alla nostra, ed alla pubblica felicità.

§. 5. Posta codesta massima, la libertà della navigazione marittima si fonderà in quegli usi soltanto, che saranno diretti non solo al privato, ma ben anche al comune vantaggio. Dunque, siccome la libertà civile non si può ottenere ogni volta che manchi l'ordine nel corpo civile, nè vi è giammai ordine dove non esistono leggi, nè conseguiscono il loro effetto le leggi colà dove

non sono rigorosamente custodite e osservate, perciò non si avrà la vera libertà della navigazione, se essa non venga regolata da un provido sistema di leggi, e di regolamenti. Trionferebbero in fatti i delitti nel mare, se questi restassero impuniti, e se prevalessero l'arbitrio, e la forza del pivato interesse.

§. 6. Benchè tra gli effetti dell' impero del mare si consideri ormai anche la pesca, tuttavia il Principe o Potenza proprietaria del mare territoriale non suol riservarsi nel suo dominio particolare che la gran pesca, solita farsi in qualche tempo o luogo determinato, oppure d'una certa specie di pesce, non mai però quella, che si fa per l'uso e bisogno dei popoli, da non vietarsi conseguentemente nemmeno ai pescatori dei popoli vicini, sebbene non sudditi, allorchè promiscuamente si lasci la medesima libertà (1).

(1) Selden. *Mare clausum* lib. 2. cap. 21. Loccen. *De jur. mar.* lib. 1. cap. 9. n. 2. Targa *Pond. mar.* cap. 4. n. 3. 4. e seg. Stypman. loc. cit. cap. 4. n. 10. ibi.

§. 7. Non usano pertanto i Principi e Sovrani de' luoghi di togliere interamente ai sudditi la libertà di pescare, che la natura diede a tutti gli uomini per proprio diritto e sostentamento, come scrisse Seneca (1) ed approvò Sant' Ambrogio (2) dicendo, che il Fisco non dovesse appropriarsi universalmente i pesci come si faceva dei frutti d' un campo. Laonde annoverossi per ogni dove soltanto la gran pesca fra le regalìe del Supremato, e si scemò in tal guisa ai popoli l' antica naturale libertà di pescare (3).

§. 8. In conseguenza di ciò appartiene

Inhumanum a quotidiana piscatura vel subditos vel vicinos in vasto mari, licet occupato, arcere.

(1) *De beneficiis* lib. 4. cap. 5. e 6. ibi. Animalia omnis generis alia in sicco solidoque, alia in humido innascentia, alia per sublime dimissa, ut omnis rerum naturae pars tributum aliquod nobis conferret.

(2) D. Ambros. *Hexaemer* lib. 5. cap. 32. ibi. Qui piscium jura sicut vernaculorum conditione tibi servitii subjecta commemorant.

(3) Cujac. lib. 1. *Observat.* cap. 2. Sixtin. *De regaliis* lib. 2. cap. 18. n. 30.

anche ai Principi la facoltà di prescrivere nei loro mari la qualità, il modo, ed il tempo della pesca, come fecero diversi Stati d'Europa, colla proibizione di usare ordigni pregiudiciali alla propagazione dei pesci. Hanno a tal riguardo tutte pressochè le nazioni delle leggi proprie per la pesca e singolarmente per vietarla anche agli stranieri, o permetterla. Onde si sono stabiliti dei pubblici trattati pe'l bene reciproco dei popoli; come si eseguì in uno di pace e di commercio tra Enrico VII. e Filippo Arciduca d'Austria nel 1456., così come si permise agl'Inglesi ed Olandesi di pescare nei mari di Danimarca e di Norvegia, e si convenne tra i Re di Francia e d'Inghilterra con fissare il luogo ed il tempo della pesca, essendo però rimasa ancora in qualche contesa fra l'Inghilterra e l'Olanda quella, che gli Stati Generali pretendono di poter fare nelle coste dell'Isole Britanniche, come ho accennato nel primo capo (1).

(1) *Novella 56.* in fine. *Ordinanza di Francia* ai titoli *Du*

§. 9. Si è pure subordinata la libertà della pesca a quella della navigazione, imperciocchè l'interesse universale degli uomini rendeva questa necessaria a tutti, non interessando propriamente la prima se non se quei pochi, che ad essa si erano addetti. Ecco perchè fin dai tempi della Romana legislazione si era proibito coll' editto del Pretore di praticar cosa alcuna nel mare non meno, che nelle sue spiagge, che potesse nuocere, o impedire la navigazione (1).

§. 10. A tal riflesso si è universalmente stabilito conforme alle Leggi Romane, che chiunque peschi sul mare debba prevenire gli ostacoli, che potessero apportare le reti, le tonnare, od altro al corso delle navi, sotto pena di soccombere alla refezione del danno (2).

rivage, *des parcs*, *et des madragues*, ed ivi Valin. Selden. *Mare clausum* lib. 2. cap. 21. Stypman. *Jus marit.* cap. 4. n. 11. Sixtinus *De regaliis* lib. 2. cap. 18. Rosset *Interêts des Princes* p. 332.

(1) Leg. §. 17. ff. *De fluminib.* Leg. 3. ff. *Ne quid in loco publ.*

(2) Leg. unica in princ. et §. 3. et 7. ff. *Ut in flumine publ.*

CAPO III.

Dell'Origine e Progressi del Diritto e Legislazione Marittima.

ARTICOLO I.

Della Navigazione e del Commercio Marittimo.

§. 1. Quel consenso universale delle nazioni, che nei primi tempi obbligava ogni popolo a diventar guerriero, è quello stesso, che in seguito gli obbligò a divenir commercianti. L' agricoltura, il commercio, il genio dell' industria giunsero finalmente a impadronirsi dell'impero dei talenti, onde la legislazione si rendesse più umana,

navig. lice. Leg. 24. ff. *De damno infecto.* *Capitoli del Re. D. Pietro d' Aragona* dei 22. Novembre 1340. §. 24. *Ordin. di Francia* art. 2. tit. *Du rivage*, art. 11. 12. e 13. tit. *Des parcs*, art. 3. 4. e 8. tit. *De madragues*, ed ivi Valin. Stracca *De navigat.* n. 10. Coepolla *De servit. rustic. praed.* cap. 27. Stypman. *Jus marit.* cap. 5. n. 31. Targa *Pond. mar.* cap. 4. n. 11.

e più giusta rispettando la vita, e la tranquillità degli uomini. Nè abbisognava d' altro l'Europa che d'una scossa universale per insegnarle a fronte di tanti contrasti i teoremi della pubblica economia, che val quanto dire per procurarle la sua felicità (1).

§. 2. Il genio intraprendente dell'uomo trovò una maggior espansione nell'interesse politico in modo tale, che divenne egli più energico, e più ardito, abbenchè la via per arricchirsi gli si presentasse più ardua, e più pericolosa.

§. 3. Fu allora, che l'Europa s'accorse, essere il commercio l'unico mezzo, onde procurarsi la gloria e la sicurezza d'uno stato; ed allora fu, che il commercio si pose al rango delle altre scienze, la cui storia fu riguardata come una parte essenziale di quella degl'Imperi, giacchè essa abbraccia l' oggetto il più esteso ed il più interessante pe'l genere umano. Gli stati più vasti trovarono tosto la loro forza nel commer-

(1) Montesquieu *Esprit des loix* liv. 21. chap. 21.

cio, ed assodarono con esso la loro gloria. I Sovrani attinsero dal fondo il più sicuro, ed il più giusto le loro finanze, ed i particolari la sorgente delle ricchezze, lo stabilimento delle famiglie, ed il solo mezzo di sussistere fra gli agi, e nello splendore.

§. 4. Ben tosto si vide il commercio unirsi alla navigazione con un legame necessario di corrispondenza, che approssimò tutti i popoli, ed un clima all'altro. Per ritrarne dei vantaggi fu necessario di stabilire la comunicazione tra le diverse parti della terra, e non vi si potè riuscire altrimenti, che coll'invenzione d'un' arte, che insegnasse a traversare i mari. Ed ecco la navigazione di quì stabilita.

§. 5. Nacquero quindi il commercio, e l'industria marittima; ed essa sdegnando i confini del patrio suolo, e valicando coraggiosamente di là dai mari conosciuti colla scorta della Bussola non prima discoperta, o almeno non prima saputa adoperare (1),

(1) Veggasi una mia *Dissertazione sull' Origine della Busso-*

scoperse un nuovo mondo, trovò il passaggio alle Indie Orientali per il Capo di Buona Speranza (1), alle Indie Occidentali o

la Nautica recitata nella Reale Accademia Fiorentina il dì 10 Settembre 1795. stampata dallo Stecchi.

(1) Enrico figlio di Giovanni I. Re di Portogallo fu il primo, che concepisse l' idea di qualche scoperta nell' Oceano. Lo studio delle matematiche, e l' osservatorio, ch' ei fece innalzare a Sagres, città dell' Algarves, lo portò all' invenzione dell' astrolabio, e conobbe il primo l' utilità, che potea trarre dalla bussola già conosciuta in Europa, ma non ancora applicata alla navigazione. I piloti, che si formarono sotto la di lui direzione, scopersero nel 1419. l' Isola di Madera. Giovanni II. fece di nuovo applicare l' astronomia alla nautica, e con tale scorta i Portoghesi giunsero al Capo situato all' estremità dell' Africa, che tosto fu chiamato Capo delle Tempeste, indi di Buona Speranza, giacchè da esso si prevedeva il passaggio all' Indie Orientali. Emmanuele secondò il progetto de' suoi predecessori. Fece partire il dì 18. di Luglio 1497. una squadra di quattro vascelli sotto gli ordini di Vasco de Gama, il quale dopo d' aver trascorsa la Costa Orientale dell' Africa scoperse l' Indostan mediante una navigazione di tredici mesi. Vedi la suddetta *Dissertazione sulla Bussola Nautica* cap. 3.

all' America (1), e misurò la circonferenza del globo, non già per principio di erudita curiosità, ma bensì per estendere il commercio, per appagare dei nuovi piaceri, e per estinguere dei nuovi bisogni. L'immensità dei mari, che la natura pare aver posti tramezzo alle terre, onde separare per sempre le diverse nazioni, diventò ben

(1) Intanto che i Portoghesi inoltravansi dalla parte dell' Africa e dell' Asia, gli Spagnuoli scoprirono e conquistarono dal canto loro le Indie Occidentali o l'America. Cristoforo Colombo Genovese partì di Spagna li 3. Agosto 1492. con un vascello e due brigantini affidatigli dal Re Ferdinando ed Isabella di Castiglia. La prima terra, ch' egli scoperse agli 11. Ottobre, fu quella di Ganahani, una delle Isole Lucaye, cui diede il nome di S. Salvadore, ed in seguito discoperse l'Isole di Cuba, e Spagnuola o Hispaniola. Amerigo Vespucci Fiorentino vi fece un viaggio nel 1497. Egli pretese essere stato il primo a scoprire la terraferma; diede perciò il suo nome a quella parte della terra, che porta la denominazione d'India Occidentale. V. *Ricerche Istorico - Critiche circa alle scoperte di Amerigo Vespucci ec.* del sig. Francesco Bartolozzi. *Elogio d' Amerigo Vespucci* del P. Canova delle Scuole Pie. *Vita dello stesso* del Canonico Bandini.

presto il veicolo della loro riunione, e del reciproco loro commercio, formandone di esse tutte pressochè, starei per dire, una sola.

§. 6. La politica, e la giurisprudenza furono tosto in movimento per dar norma a certi contratti di nuovo nome; giacchè l' economia della navigazione, che si studiava d'incoraggiare, i pericoli e rischi marittimi, che si cercava di minorare, la sicurezza dei trasporti, che si potea prevedere formarono gli oggetti più essenziali e profittevoli alla pubblica amministrazione, così come eccitarono le mire dei Governi vigilanti la costruzione ed il mantenimento de' porti, il sistema d'una marina militare affine di proteggere la mercantile sicurezza, e la facilità della navigazione, e finalmente la costruzione e l'equipaggio d'ogni sorte di navi.

§. 7. Ecco dunque unito alla scienza della legislazione il dovere di regolare i diritti pe'l salario delle fatiche, per le ricompense dei rischi, per l'indennità delle assicu-

razioni e cambj marittimi, per la contribuzione al danno accaduto in mare col getto e guasto delle merci a cagiòn di tempesta, per le prede dei bastimenti in tempo di guerra, ed a dir tutto in breve, per le diverse quotidiane contrattazioni di simil natura, che formano tante branche di commercio ed industria, le quali si aumentano sempre in ragione delle veglianti cure del Governo.

§. 8. Ed ecco finalmente il commercio marittimo un oggetto essenziale all' organizzazione, ed all'esistenza dei corpi politici; nè questo venne dipoi trascurato nel piano d'una buona legislazione (1).

§. 9. Fin dai primi tempi dei popoli commercianti e navigatori fu composto un piccolo numero di leggi proporzionate all'estensione del traffico marittimo: ma la navigazione essendosi ingrandita, perchè in essa sola trionfava il commercio, le sue operazioni essendosi moltiplicate, perchè moltiplici erano i bisogni cui l' uomo dovea

(1) Leg. 1. §. 20. ff. *De exercit. act.*

soddisfare, la marina avendo poste più braccia in opera, perchè l'utile ed il guadagno ne acceleravano i progressi, ebbe d' uopo d'un maggior numero di regolamenti, e d'una legislazione più estesa.

§. 10. Da ciò provenne la tanta moltiplicità di leggi, di ordinanze, e di divisioni della marina. La prima riportasi a quelle, che sono comuni a tutte le nazioni: la seconda si referisce alle altre, che sono particolari a ciascheduna nazione. Quelle diconsi leggi e diritti pubblici marittimi di pace e di guerra:. queste chiamansi diritti e regole di contratti e di commercio marittimo.

§. 11. Alcune di codeste leggi particolari o per la venerazione, che si ha per gli antichi, o per il concetto della saviezza di chi le ha dettate, o per la loro equità, o finalmente per la potenza e fama della nazione, che le introdusse, divennero in progresso comuni, come le Leggi Rodie, e le Romane; altre però restarono come nel loro nascimento particolari. Scorrerò brevemente i

tempi della loro origine colla scorta della storia e della critica, onde maggiormente dimostrare i progressi del diritto marittimo universale.

ARTICOLO II.

Delle Leggi Rodie.

§. 1. I Greci sono i popoli più antichi, che l'istoria ci rammenti aver promulgate delle leggi marittime. Quelle dei Rodiani sono della più alta antichità; perchè furono essi i primi, che ebbero il vanto nella scienza, e nelle vittorie navali, ond'ottennero ancora per lungo tempo l'impero del mare. Quindi non senza ragione il popolo di Rodi vien da Floro chiamato popolo nautico e padrone del mare da Eusebio, apppunto perchè le leggi, che dettarono i Rodiani sopra degli affari marittimi, furono tanto savie e sensate, che regolavano tutto il mare Mediterraneo in qualità di Diritto delle genti. La stessa Roma non sdegnò di rispettarle,

mossa dal bel costume, che avea, d'adottare quanto di buono altrove osservava.

§. 2. L'uso del navigare, ed i frequenti casi, che avvenivano diedero agl'isolani di Rodi le varie occasioni di promulgare le loro leggi nautiche, che spiravano giustizia ed equità. Cicerone innalza al sommo grado la gloria della disciplina navale dei Rodiani ed attesta, che a'suoi tempi ella era ancor luminosa (1). Strabone encomia l'Isola di Rodi per vederla regolata da delle leggi maravigliose ed in modo particolare da quelle, che regolavano le differenze marittime.

§. 3. L'importanza di codeste leggi, che regnan tuttora nel Diritto Romano, mi obbliga a considerare col lume della storia e della critica in qual modo e tempo fossero esse accolte in Roma, in quanti capi fosser divise, quali son quelle, che ci ha conservato Giustiniano, e se oltre di queste n'

(1) Rhodiorum usque ad nostram memoriam disciplina navalis et gloria remansit. *Pro Lege Manilia.*

esistano ora dell' altre nella loro integrità ed estensione.

§. 4. Nella continovazione della guerra d' Antigono contro Seleuco ed i suoi alleati si manifestarono appieno il valore e la forza marittima de' Rodiani. Alessandro gli avea sempre trattati con dei segni di distinzione; perlochè evitarono essi con grande studio di prendere alcun partito nelle guerre dei suoi successori. Il favore di codesti Principi, una lunga pace, e un assiduo commercio marittimo gli avean resi potenti in tal modo, che intrapresero soli, e senza d' alcuno straniero soccorso, di sgombrare interamente il mare dall' infestazion de' pirati. La loro situazione marittima, che gli rendeva il traffico dell' Egitto non tanto comodo ed utile, quanto necessario per il principale sostentamento che ne ricavavano, gli portò a mantenersi strettamente collegati con Tolomeo, che n' era il Re. Volendo perciò Antigono obbligarli ad entrare nel suo partito, ed ajutarlo colle comodità della loro isola contro l' Egitto, co-

raggiosamente lo ricusarono, e risolvettero di soffrire le maggiori angustie, anzichè mancar di fede al loro alleato. Sostennero per un anno intiero il più terribile assedio contro del suo figlio Demetrio, il quale non aveva allora niun pari nella tattica e nell'assedio delle città marittime, non essendo men formidabile colle sue forze navali, che eccedevano in tale occorrenza il numero di quattrocento tra galere, ed altri navigli. Fu perciò alla fine costretta Rodi di far la pace col suo fiero avversario, e per la valorosa di lei resistenza l'ottenne assai vantaggiosa.

§. 5. Allorchè Roma facevasi strada alla conquista dell'Oriente, Rodi temendo le vittoriose insegne di quella intraprendente, e non mai sazia Repubblica, gli si confederò volontariamente, e gli divenne amica. Osservò in progresso di tempo con i Romani la stessa politica, che aveva tenuta co' successori di Alessandro, e fu sommamente gelosa per conservare la sua amicizia; lo che la disunì da Filippo Re della

Macedonia, e da Mitridate, il quale non vi trovò il suo vantaggio. I Romani ebbero quindi in tale occorrenza il modo di conoscere i pregi della giurisprudenza navale de' Rodiani, e perciò l'abbracciarono. Fu dunque accolta in Roma non già come le altre Leggi Greche incise nelle dodici tavole, che divenner Romane dappoichè furono solennemente riconosciute dal popolo, ma vi ebbe soltanto credito e venerazione ritenendo sempre il suo nome originario, senza venir registrata nelle tavole summentovate. Il Pretore non la propose nell'Albo, nè da essa fece mai nascere alcuna azione. I giureconsulti risposero a tenore della Legge Rodia *de jactu;* ma non v' era ancora una legge, che avendola sanzionata facesse sì, che i giudici dovessero necessàriamente giudicare a norma della medesima. Servio, Labeone, Ofilio, Alfeno, Varo, e Sabino sono i più antichi che ne parlarono, e quando Servio rispose, come dimostrerò a suo luogo, non avevano ancora i giureconsulti ricevuta da Augusto quella

facoltà, in forza della quale non era più permesso ai giudici di allontanarsi dalle sentenze della Legge Rodia.

§. 6. Augusto dunque fu il primo, che diede alle Leggi Rodie la sanzione Romana, volendo che fossero sue nella medesima guisa della Legge Giulia da esso lui promulgata. Tanto si riscontra dalla legge 9. ff. *Ad Leg. Rhod. de jactu.* In essa richiesto l'Imperatore Antonino della risoluzione d'un caso marittimo rispose, che tal controversia si doveva decidere secondo la Legge Rodia, la quale era la padrona del mare, quando non fosse contraria alla Legge Romana, soggiungendo che altrettanto aveva stabilito Augusto prima di lui.

§. 7. Sia questa circostanza una riflessione di Volusio Meciano, che riporta quella risposta d'Antonino, come pensa il Gottofredo, o parte piuttosto della stessa risposta d'Antonino, secondo il costume de' Cesari di richiamar sempre le costituzioni dei loro antecessori, come sostiene Bynkershoek, sarà sempre vero, che Augusto

riconobbe solennemente la Legge Rodia come Romana, facendo sì che quella, la quale aveva prima in Roma una vaga, ed incerta autorità, l'avesse poi necessariamente stabile, legale, ed autentica.

§. 8. Una legge cotanto venerata, la quale malgrado la sua rimota antichità sussiste ancora, è da credere che fosse stata ricevuta in Roma non per il solo capo in cui si dispone *de jactu*, ossia del getto delle merci da una nave all' occasione di tempesta, ma bensì in tutte le altre cose nautiche, a riserva di quei casi ch'erano di già stati risoluti dalle Leggi Romane. La stessa legge 9., che ci ha serbata la notizia del rescritto d'Augusto, dà a credere che fosse stata in tutto abbracciata da questo Principe. Il caso in fatti di quella legge non era *de jactu*, ma di naufragio: e la risposta di Antonino, che è generale, ed attribuisce alla Legge Rodia l'impero del mare, dimostra che questa fosse già per più capi riconosciuta in Roma.

§. 9. Che tale sia il senso di questa legge lo comprese fin dal secolo XIV. Costanti-

no Armenopulo nel suo *Promptuarium* al tit. 2. del lib. 2., in cui stabilisce, che tutte le controversie marittime si debban decidere a tenore delle Leggi Rodie, se non ve ne fossero delle contrarie, essendo esse le Leggi nautiche; ed in prova ne adduce la rammentata legge 9. Anche Docimio o Domizio nel suo libro *De jure* dice, che tutti gli affari marittimi, i quali venissero in giudizio si dovessero decidere e giudicare secondo le Leggi Rodie, purchè queste non fossero contrarie alle Romane per esser quelle le più antiche delle altre leggi navali, e per esser inoltre eccellenti nella maggior parte e non da riprendersi nel rimanente.

§. 10. L'immortale Cujacio sostiene, che in tutte le questioni di mare doveasi presso i Romani seguire la Legge Rodia, se qualche legge particolare non vi si opponesse, e ciò in vigore degli ordini d'Augusto, espressamente nominato dalla legge nona predetta. Anzi soggiugne, che in diversi codici dopo le parole *Ad Legem Rhodiam* si legge *de Nauticis*, e prosiegue a dire, che

i Romani presero da Rodi molte leggi appartenenti alle cose nautiche.

§. 11. Io non stimo opportuno di seguire il sentimento di alcuni, i quali sostengono, che tutte le leggi di Giustiniano sulle materie di naufragio o di altro simile affare marittimo, oltre a quelle, che portano il titolo della Legge Rodia *de jactu*, siano ricavate dalle antiche Leggi Rodie quanto al senso, se non in quanto alle parole. Vogliono in fatti, che di là nascesse anche l'azione Esercitoria. Non sarei lontano dal crederlo, mentre sono abbastanza persuaso dell' eccellenza, e dell' alta venerazione in cui erano queste leggi presso i Romani. Ma siccome non v' è ragione alcuna positiva, che m'induca a così pensare, e siccome tuttociò sarebbe una congettura, non credo bene di seguir l' incertezza quando debbo bilanciare dei sentimenti d' altri per indi palesare il mio. Tanto più che Giustiniano conservandoci il nome di tal legge nella sola materia *de jactu*, pare che

in questo, e non in altro abbia voluto conservar la memoria delle Leggi Rodie.

§. 12. Piacque dunque a Giustiniano di adottar quella parte di giurisprudenza navale dei Rodj, che riguardava le merci gettate nell'onde per forza di tempesta, o imminente pericolo di naufragio, ed insieme colle leggi anche il nome. Fa maraviglia come dopo tante lodi di queste leggi quell' Imperatore volesse accettarne un sol capo, quasichè il resto o fosse dispregevole, oppure in quel solo capo consistessero tutte le Leggi Rodiane.

§. 13. In tanta oscurità di fatti, ed a fronte del silenzio degli antichi scrittori non temerò di dire, che come tra tutti i casi contingibili nella navigazione quello *de jactu* è il più frequente ed il più esteso per i continui accidenti, che sono soliti di succedere ai naviganti, sembrando forse a Giustiniano, che il medesimo era ben deciso dalla Legge Rodiana, l'avesse ritenuto, dovechè in proposito degli altri casi gli

parve meglio di risolverli colle sole Leggi Romane.

§. 14. Ma pure Giustiniano, che ci volle conservare il solo capo *de jactu*, ci ha per altro lasciato nella legge 9. la memoria del rescritto dell' Imperatore Antonino, il quale nel caso d' un naufragio, e non di getto, rimanda l' affare alla Legge Rodia, e vuole generalmente, che quella si osservasse, se non avesse a fronte qualche Legge Romana (1). Questa legge dunque pare, che restituisca alla Legge Rodiana l'impero del mare senza restringerlo al solo getto. Ma senza prendersela con Triboniano, il quale sembra, che abbia registrata la legge di Meciano senza badare al ti-

(1) Leg. 9. ff. *Ad Leg. Rhod. de jactu* ivi. Deprecatio Eudaemonis Nicomediensis ad Antoninum Imperatorem. „Domine Imperator Antonine. Naufragium in Italia facientes, direpti sumus a Publicanis Cyclades Insulas habitantibus." Respoudit Antoninus Eudaemoni. „Ego quidem Mundi Dominus, lex autem maris lege id Rhodia, quae de rebus nauticis praescripta est, judicetur, quatenus nulla nostrarum legum adversatur. Hoc idem Divus quoque Augustus judicavit."

tolo, sotto cui la collocava, ed in ciò abbia adoperato il suo solito Tribonianismo, si può anco dire, che volendo Triboniano dare un'idea della Legge Rodiana da cui n'estrasse dieci leggi, vuole far vedere, che questa era stata ammessa da Augusto, e da Antonino altresì in quanto al nome. Ecco perchè Giustiniano così ancora in parte la trasmetteva ai posteri. Certamente il titolo *Ad Legem Rhodiam de jactu* quanto appariva nuovo e curioso, altrettanto sarebbe riuscito oscuro se non vi si fosse inserita la legge 9., nella quale si spiega con enfasi.

§. 15. Gli antichi hanno parlato delle Leggi Rodie, e n'additarono alcune, che non si trovano nella compilazione Romana. Cicerone parla d'un caso risoluto da queste leggi, per cui se una nave rostrata fosse colta nel porto, doveva esser confiscata. Gli eruditi hanno pensato, che questo capo sia stato finto in grazia della declamazione. Strabone parla di un'altra Legge di Rodi, per cui era fulminata la pena di morte a chi avesse avuto l'ardire d'introdursi in al-

cuni degli arsenali di quell' Isola, i quali erano inpenetrabili al popolo; ma non dà la ragione di tal legge, nè dice perchè alcuni, e non tutti quegli arsenali si custodissero con tanta gelosìa e rigore.

§. 16. Le Leggi Rodie per consenso universale sono le prime leggi marittime, che siansi vedute. Non si sa se i Fenicj, i Cartaginesi, ed altri popoli famosi nell' antichità per il loro commercio n' avessero promulgate. Gli antichi istorici non ne lasciarono alcuna memoria, come ce l' hanno conservata per Rodi. Credo che siccome i Fenicj nei floridi tempi di Roma non avevano più gran nome e credito nel commercio, e Roma non si credeva mai sicura se le mura ed il nome di Cartagine non si abbattevano, così non ne volle, o non ne potè conservare le Leggi nautiche, se mai le avessero pubblicate.

§. 17. Le Leggi Rodie son dunque le sorgenti della giurisprudenza marittima, in qualunque tempo siansi esse dettate, checchè ne dica senza d' alcun fondamento il

P. Fournier nel suo *Trattato d' Idrografia* lib. 5. cap. 4., da cui si vogliono promulgate intorno al tempo, che Giosafat regnava in Giudea, cioè a dire settant'anni dopo di Salomone.

§. 18. Si ha ora una collezione di Leggi nautiche, che porta il titolo di Leggi Rodie, data alla luce in Basilea nel 1561. da Simon Scardio insieme colle Leggi Georgiche e Militari di Giustiniano II., e poi da Leunclavio e Marquardo Freero in Francfort nel 1596. sulla fine del tomo 2. del Gius Greco-Romano, tratto dalla biblioteca di Francesco Piteo. L'intitolazione di tal raccolta porta, che le medesime leggi siano state ricavate dall' undecimo o decimoquarto libro dei Digesti, senza però dire se siano quelli di Giustiniano, oppure dai Digesti delle antiche Leggi Rodie divise in varj libri.

§. 19. Questa è quella raccolta di Leggi nautiche, che sono in oggi conosciute sotto nome di Leggi Rodie, ed in grazia di tal nome, cotanto venerato nell' antichità, elle-

no si considerano come le prime Leggi marittime. Esse però hanno incontrata diversa sorte presso degli eruditi, alcuni dei quali le hanno rispettate come le genuine Leggi Rodie, altri all'incontro le condannano come supposte ed apocrife. Simone Scardio, che fu il primo a pubblicarle, le riconosce come tàli. Cujacio le cita come Leggi di Rodi. Leunclavio, e Marquardo Freero che le pubblicarono poco dopo non ne formano alcun dubbio. Si trovano pure comprese fra le Basiliche, date alla luce con delle note da Carlo Annibale Fabrot in Parigi nel 1648. tom. 6. lib. 3. tit. 8. Seldeno *De dominio maris* lodando i Rodiani e le loro Leggi nautiche dice, che queste ebbero credito in Roma fino dai tempi di Tiberio, e cita il Gius Greco-Romano di Leunclavio, ch'è appunto la mentovata compilazione.

§. 20. Giacomo Gottofredo nella sua opera *Del dominio del mare* appoggiandosi sopra la famosa legge 9. si studia più d'ogni altro di accreditarle, e farne vedere il pregio.

§. 21. Arnoldo Vinnio, che illustrò con tanta gloria i commentarj di Pietro Peckio sopra i titoli dei Digesti e del Codice, che trattano delle materie nautiche, non fece nella prima edizione di Leyden del 1647. ciò, che fece nella seconda di Amsterdam del 1668. In questa v'inserì il Gius navale dei Rodj, che chiude il tomo secondo del Gius Greco-Romano, e soggiugne, che stimava pregio dell'opera il farlo, perchè in essa collezione v'erano delle cose eccellenti ed utilissime a sapersi da chi tratta i negozj del mare: assicura quindi, che Peckio non lo conobbe, forse perchè cotesto tesoro giaceva ancora sepolto nella biblioteca di Francesco Piteo. Egli però ebbe sotto gli occhi un altro manoscritto greco di certo Gius navale de' Rodj, datogli da Guglielmo Goesio, e tratto dalla biblioteca di Niccola Einsio: manoscritto in alcuni luoghi di differente lezione a confronto di quello del Piteo, qual varietà non mancò d'indicarla lo stesso Vinnio.

§. 22. Giacomo Andrea Crusio sostiene

quelle leggi per vere; ed il Gravina, seguitando il Gottofredo, suppone per certo quanto si dice nella prefazione e nel corpo delle Leggi nautiche, che portano il nome di Leggi Rodie.

§. 23. Francesco Balduino nel suo Commentario alle Leggi Voconia, Falcidia, Giulia, Papia Poppea, Rodia, Aquilia, e sopra la giurisprudenza Muziana, stampato in Basilea vivo ancora l'autore nel 1559., dice che osservò alcuni commentarj greci manoscritti, intitolati *Leggi Rodie*: ma soggiunge ch'era una malconcia farragine di cose nautiche, e perciò diede con questa sola espressione il vero giudizio di quelle leggi, che portano il titolo di Rodie.

§. 24. Antonio Agostino nel suo trattato *De Legibus, et Senatus-Consultis*, impresso in Parigi nel 1594. otto anni dopo della sua morte, ne sopettò anche la falsità mentre disse, che conservavasi in Venezia nella biblioteca di S. Marco del Cardinal Bessarione un compendio di leggi degl'Imperatori Leone e Costantino, nel cui principio vi

sono alcuni capitoli, che parlano della Legge Rodia, una porzione dei quali si trovano in fine dell'undecimo libro del *Promptuarium juris* di Armenopulo. Soggiunge quindi, che avendo fatta matura riflessione sopra d'un altro libro da lui veduto in Roma, erasi accorto, che quest'opera era stata finta, ed architettata dai Greci.

§. 25. Cujacio illustrando la legge seconda *Ad Legem Rhodiam de jactu* accenna semplicemente, che in questa raccolta non v'eran comprese le antiche Leggi Romane, ma soltanto le nuove: nè altro più dice. Parve forse a questo grand'uomo, che le leggi di quella raccolta non fossero degne de'Rodiani, cotanto celebri nell'antichità, nè di Roma, che sempre abbracciò le cose grandi. Non ardì per avventura dichiararsi apertamente contro delle medesime, ma soggiungendo ch'esse erano nuove Leggi Rodie senza dire di più, ci lasciò all'oscuro su questo punto, facendo però in qualche guisa vedere qual sia il suo giudizio sul loro merito.

§. 26. Intorno al principio di questo secolo Cornelio Van-Bynkershoek, così benemerito della giurisprudenza erudita, intraprese ad illustrare la precitata legge 9. *Ad Leg. Rhod. de jactu*: dimostrò la falsità di queste leggi, ma suppose tante notizie nel suo lettore, che se non si consultino altrove le stesse leggi, poca o niuna idea si può formare della loro confutazione, che ne fa al capo settimo.

§. 27. Pietro Vander Schelling si pose nel 1722. ad esaminare le Leggi Rodie in un libro pubblicato su tal proposito; ma si protestò di non voler esaminare il merito delle medesime, e scrisse di non voler decidere se quel proemio o autorità sia stata finta da qualche Greco insieme colle Leggi navali de'Rodiani, ossiano mercanzie ricavate dallo stesso magazzino, donde vennero le Leggi Georgiche, che vanno sotto il nome di Giustiniano; nè tampoco decise se sia qualche nuovo corpo di Leggi Rodie in mancanza dell'antico, come diceva Cujacio, oppure se il proemio sia stato staccato dal

vero Diritto navale di Rodi, e dopo la perdita di questo premesso all' altro Gius nautico, che venne finto sotto del nome di Leggi Rodie.

§. 28. Dappoichè Bynkershoek si era dichiarato contro di queste leggi, gli altri che conoscevano le sue fatiche ed il suo sistema, o si tennero al partito di lui, o parlarono con dubbiezza delle medesime. Di fatto l'eruditissimo Eineccio nella sua *Storia del Diritto Civile Romano - Germanico* si dichiara apertamente contra il corpo delle Leggi Rodie, rimettendosi all' opinione di Bynkershoek, e contro dell'autorità ossia prefazione, che vi si premette, facendola veder repugnante alla storia, e maravigliandosi del Gottofredo, che fornito d' esatto criterio non s'era accorto dell' impostura. Illustrando però il titolo delle Pandette *Ad Legem Rhodiam de jactu* pare, che abbia riconosciuta per vera e legittima la stessa autorità, dal cui sentimento però allontanossi nella sua storia.

§. 29. Il Giannone nella celebre sua ope-

ra intitolata *Storia Civile del Regno di Napoli* parlando di queste leggi inciampa in mille errori. Narra egli nel lib. 1. cap. 6. §. 2. che la Legge Rodia fu tanto celebre in Roma, che gl'Imperatori Tiberio, Adriano, e gli altri che venner dipoi stabilirono molte leggi approvandola e dandole forza e vigore, d'onde ne sia risultato il Gius navale Rodiano tratto dall'undecimo libro dei Digesti, il quale dalla biblioteca di Francesco Piteo, dove lungo tempo giacque sepolto, siasi finalmente dato alla luce. Fin quì l'autore è scusabile, giacchè in altro non s'inganna se non se nel dare per vera la farragine delle Leggi nautiche, che oramai hanno perduto il credito loro. Citando però egli l'undecimo libro dei Digesti chiama nel margine il titolo *Ad Leg. Rhod. de jactu*, che si trova registrato nel lib. 14. dei Digesti di Giustiniano, l'altro *De exercitoria actione*, che si trova nell'istesso libro, il titolo *Nautae*, *Caupones*, *Stabularii*, ch'è collocato nel libro 14., ed altri, che

non si leggono sotto la rubrica del libro undecimo.

§. 30. Sarebbe ciò poco se non aggiugnesse, che avendo gl'Imperatori d'Oriente stabilita la loro sede in Costantinopoli, città per tre dei suoi lati bagnata dal mare, e collocate le loro maggiori forze nell'armate navali, sia per questo motivo che si abbiano dei prefati ultimi Imperatori più Leggi nautiche, le quali furon raccolte parte da Leunclavio e dal Peckio, ed altra parte dal Vinnio. Ma di quali ultimi Imperatori d'Oriente (domando io) raccolse in parte le Leggi nautiche Leunclavio, di quali Peckio, e di quali il Vinnio? Leunclavio diede alla luce dalla biblioteca di Piteo il corpo delle antiche Leggi Rodie colla prefazione, che null'altro dice se non che esse furono confermate dagl'Imperatori Romani Tiberio, e Severo, che è quello tratto dall'undecimo libro dei Digesti, di cui aveva parlato poco prima come di cosa diversa. Il Peckio nulla ha raccolto, ma solo illustrò i titoli del Digesto e del

Codice appartenenti alla nautica, senza mai avere sott' occhio il Gius navale Rodiano, che forse, come dice Vinnio, ed ho di sopra notato, era ancora nascoso nella biblioteca di Piteo. Il Vinnio finalmente altro non ha fatto, che arricchire l'opera del Peckio con delle note ed osservazioni scientifiche ed erudite, e ristampare quel Gius dei Rodj senza far menzione di alcuna legge degli ultimi Imperatori d'Oriente su tal materia.

§. 31. Ponderato accuratamente il fin quì detto, esporrò le mie riflessioni per dimostrare, che una tal raccolta sia falsa e che non contenga essa le vere Leggi Rodie. Eccone le prove. Si dice ch' ella sia tratta dall' undecimo libro de' Digesti. Così portano tutte le edizioni, tranne quella di Parigi del 1647., in cui leggendosi questa farragine nel tomo 6. delle Basiliche al lib. 53. tit. 8. si narra essere estratta dal libro decimoquarto dei preaccennati Digesti. Ma di quali Digesti si parla? Se di quelli di Giustiniano, il libro undecimo di

essi parla di tutt'altro fuorchè di cose nautiche. Il libro 14. ne ha varj titoli, e perciò voglio credere, che siasi dall' editore di Parigi posto il decimoquarto in vece dell' undecimo: ma non è tuttavia dimostrato, che le Leggi Rodie siano ricavate da questo libro. Se poi sotto nome di Digesti s'intendessero quelli delle Leggi Rodie, dall'undecimo e decimoquarto dei quali siasi tratta la raccolta predetta, sarebbe ciò ancora un nodo più intricato del primo; giacchè non si sa quali furono tali Digesti, nè chi degli antichi n'abbia fatta la più leggiera menzione.

§. 32. Non dal solo titolo, ma molto più dalla prefazione ricavasi la falsità di codesta raccolta. Nell' epigrafe si narra, che il Gius Rodiano fu adottato in Roma da Tiberio, Adriano, Antonino, Pertinace, e Lucio Settimio Severo. Nel corpo poi della prefazione, che dovrebbe essere corrispondente all' iscrizione indicata, si parla soltanto delle costituzioni di Tiberio, Vespasiano, Trajano, ed Antonino, lascian-

do di annoverare quelle di Adriano, Pertinace, e Severo, come si era accennato nel frontespizio; ed all' incontro rammentansi quelle di Vespasiano, e Trajano non mai nominate: dal che pare, che lo scrittore non le riportasse dai floridi tempi di Roma, nei quali scrivevasi con buon senno, ed esatto criterio (1).

(1) Jus Navale Rhodiorum,

Quod Imperatores Sacratissimi Tiberius, Hadrianus, Antoninus, Pertinax, Lucius Septimius Severus Perp. Aug. sanciverunt.

Tiberius Caesar Augustus Pontifex Maximus Tribuniciae Potestatis tricies bis. Quum me interpellassent Nautae, Naucleri, Mercatores, ut quaecumque in mari accidunt in contributionem veniant, Nero respondens dixit. Maxime Sapientissime Serenissime Tiberi Caesar, equidem minime necessarium arbitror, ut quae a Majestate tua proponuntur ipse collaudem. Rhodum mittito diligenter inquirens negotia Navigantium, Exercitórum, et Mercatorum, et Vectorum, et de oneribus, sive mercibus navalibus, et Societatibus, et Navigiorum emptionibus, ac venditionibus, et Naupegorum mercedibus, et de auri, argenti diversarum specierum depositionibus.

Haec omnia quum Tiberius decreto complexus esset,

§. 33. La storia è contraria altresì all'istesso rapporto. L'autore di quella prefazione assicura, che la Legge Rodia fu adottata in Roma sotto Tiberio Cesare l'anno trentesimo secondo della sua Tribunizia Potestà, e nel Consolato di Antonino. Ma se codesto Augusto è Tiberio, non trovasi sotto di lui verun Console Antonino: se poi è Claudio, questi non arrivò se non che all'anno duodecimo della sua Potestà Tribunizia. Ricorrere ad errori, che siano occorsi nel numero degli anni, co-

et subsignasset, tradidit Antonino Clarissimo Consuli, et aliis Consularibus, qui eum consulebant in illa felici, et urbium vertice Roma, Lauro, et Agrippino Consulibus Clarissimis. Ab iisdem hominibus haec etiam Maximo Imperatori Vespasiano fuerunt oblata, qui quum et ipse in Senatu Amplissimo ea subsignasset, Ulpius Trajanus una cum Senatu Clarissimo legem hanc Rhodiorum edicto sancivit.

An non et Antoninus ei, qui preces obtulerat, respondit? Ego quidem Mundi sum Dominus, Lex vero Maris Lege Rhodia. Res Nauticae disceptentur, quatenus ei nulla nostra lex adversatur. Idem et Sacratissimus ille Augustus respondit. (Ved. not. 1. a p. 130.)

me fa Gottofredo, non è rispondere adeguatamente al dubbio. Di più l'autore della prefazione, dopo d'aver rammentata la risposta d'Antonino ad Eudemone, tacendone però il nome, e colla quale dava forza e vigore alla Legge Rodia, soggiugne che Augusto aveva così stabilito, e fa ciò colle stesse parole di Meciano. Ma se Augusto aveva ordinato in tal guisa, perchè non collocarlo sul principio come doveva?

§. 34. La maniera colla quale è concepita la detta collezione non meno, che il contenuto nella medesima, chiaramente depone contra coteste leggi. Alcune parole latine scritte con delle lettere greche, come *Πραιδαν*, *φροδρος*, *φισκος*, ed altre consimili fanno credere, che coteste leggi non siano assolutamente di Rodi, ma piuttosto invenzione de' Greci posteriori. Una mano straniera s'intruse in questa compilazione. Di fatto perchè mai latinizzare le indicate parole? Forse per intelligenza dei Romani? E perchè non farne un' intiera tradu-

zione? Pareva una cosa degna di Roma di far parlare alle Leggi Rodie il linguaggio Romano; oppure essendovi allora abbastanza conosciuta la lingua greca, potean serbare ad esse anche l' antico, e nativo linguaggio. Pare in conseguenza quest' opera fatta dai Greci del decimoquarto secolo.

§. 35. Ciò però, che più contraddice alla genuinità delle Leggi Rodie, è l'opposizione, in cui si trovano esse coi Capitoli *de jactu*, che i Romani appresero certamente dai Rodj. Eccone una prova specifica, che parmi senza nessuna replica. Ermogeniano nella legge 5. *Ad Legem Rhod. de jactu* dice, che qualora naufragata una nave si ricuperino delle merci, i proprietarj di queste non risarciscono il danno col benefizio della contribuzione, perchè allora soltanto questa si ammette quando il getto si è fatto in grazia del comune pericolo, e la nave è salva. Il giureconsulto Paolo nella l. 7. h. t. vuole, che perduta la nave, chiunque salva il suo lo salvi a se stesso.

La Legge Rodia all'opposto nei cap. 33. 39. 40. stabilisce, che la nave perduta debba venire *in collationem* ossia in contributo colle merci salvate e ricuperate dal naufragio. Se una nave riceve qualche danno negli alberi, nelle vele, negli altri attrazzi per cagion di tempesta o di fulmine, non ha luogo la contribuzione; lo avrà però qualora ciò avvenga per consenso, e deliberazione di chi vi sta sopra ad oggetto di salvar la nave, le merci, e la vita, scacciando il danno imminente da cui vien minacciata. Così il Gius Romano alla leg. 2. §. 1., leg. 3. e 5. ff. *Ad Leg. Rhod. de jactu*. Le Leggi Rodie della novella collezione dispongono all'opposto in questi casi, che si debba ammettere il contributo senza d' alcuna distinzione.

§. 36. Non occorre di far altri confronti delle contrarietà, che si osservano tra gli avanzi delle vere Leggi Rodie, e quelle che con questo nome vengono falsamente supposte; giacchè credo abbastanza dimostrata colle riflessioni fatte di sopra la falsi-

tà di codesta collezione, che non può essere altrimenti che apocrifa, e non mai quella, che contiene le vere Leggi Rodie, cotanto lodate dagli scrittori, ed al sommo venerate dai giureconsulti, ed Imperatori Romani.

ARTICOLO III.

Delle Leggi Marittime de' Romani contenute nel Digesto.

§. 1. Quantunque il commercio marittimo non sia stato l' oggetto principale de' Romani nelle guerre da essi loro intraprese, come lo fu nella maggior parte di quelle de' Cartaginesi, nulladimeno egli è fuor di dubbio, che riuscirono essi ad estendere il loro dominio sul mare, ed a far delle conquiste per mezzo della navigazione. Un popolo, che aspirava all' impero dell' universo, non poteva non essere persuaso quanto erano necessarie le ricchezze ai suoi magnanimi disegni, e che il mezzo più si-

curo per acquistarle era il commercio. La fondazione dei Prefetti dell'Annona, che nella Repubblica si riconosceva per antica, riguardava principalmente l'approdamento dei grani, che procuravasi per l'avanti dalla Sicilia, e dalla Sardegna, indi dall' Africa dopo le vittorie Puniche, dall'Egitto sotto dei primi Imperatori, e finalmente da Marsiglia e dalle Gallie nel declinar dell'impero. Fin dall'anno 259. di Roma vi fu istituito il Collegio de'Mercanti, chiamato anche Collegio de' Mercuriali, o perchè si congregassero vicino al tempio di Mercurio, come credettero alcuni, o perchè i Romani riconoscevan quel Nume per protettore del commercio, come lo dice Plauto nel prologo dell'Anfitrione.

§. 2. Roma ebbe mai sempre in gran pregio le città, che nel commercio, e nella costruzione delle navi si erano segnalate, o che fossero celebri per qualche porto di mare assai considerevole. Prese perciò Roma dalle medesime l'uso di far improntare le sue medaglie d'un vascello, d'una

prora, d'un Nettuno, o d'un Delfino, come appariscono quelle di Tiro, di Sidone, di Bizanzio, di Leucate, di Chelidone, di Siracusa, e di molte altre città; e quindi anch'essa nel mettere in mare delle flotte fino dai tempi della Repubblica pe 'l trasporto de' grani necessarj al suo nutrimento, coniò delle medaglie colla figura d'una prora o prua di nave, e coll' iscrizione: *Ad coëmendum frumentum ex S. C.* Gl' Imperatori, ch' ebbero lo stesso pensiero, esprimevanlo nelle loro medaglie colla figura d'un vascello e colle parole: *Annona Aug.* ovvero: *Ceres Aug.*, e se ne veggono molte di questa sorte battute sotto Nerone, e sotto Antonino Pio.

§. 3. Crebbe sempre più il commercio di Roma dacchè ridusse l'Egitto in forma di provincia, lo che fu eseguito da Augusto dopo della battaglia d'Azio. Questa conquista portò l'opulenza in Roma, e l'abbondanza de' grani, che da quella fertile regione le venivano somministrati, e le fece eziandio strada alle Indie mediante il

commercio, che Tolomeo Filadelfo vi avea lungo tempo prima stabilito. Quindi i Romani non si trovarono meno potenti sul mare, che sulla terra.

§. 4. Di quel tempo appunto parla Venere nell'Eneide (1), allorchè fa rimostranza a Giove, ch'egli le aveva promesso l'impero della terra e del mare per i discendenti de' Trojani. Ma quando Cassandra figliuola di Priamo fa una simile predizione in Licofrone, non può intendersi mai che d'un tempo molto anteriore a quello d'Augusto. Affinchè però codeste predizioni non fossero prese per poetiche esa-

(1) Alloquitur Venus. O qui res hominumque deumque
Aeternis regis imperiis, et fulmine terres,
Quid meus Aeneas in te committere tantum,
Quid Troes potuere? Quibus tot funera passis
Cunctus ob Italiam terrarum clauditur orbis?
Certe hinc Romanos olim volventibus annis,
Hinc fore ductores revocato a sanguine Teucri,
Qui mare qui terras omni ditione tenerent,
Pollicitus . . . .
Virg. *Aeneid.* lib. 1. v. 240.

gerazioni, Dionisio d'Alicarnasso (1) parlando del suo tempo afferma chiaramente, che Roma era padrona di tutto il mare, non solo di quello, che è rinchiuso dalle colonne d'Ercole, ma eziandio dell'Oceano dovunque era navigabile. Tutto in somma dimostra, che i Romani ebbero commercio marittimo fino dai primi loro tempi, come maggiormente si comprova dalla cura, che sempre si diedero per mantenere in vigore le Leggi nautiche, e per promulgarne delle nuove di mano in mano, che il bisogno le richiedeva.

§. 5. Avea già il Pretore Romano, senza il soccorso della Legge Rodia, da se stesso provveduto in qualche guisa alle occorrenze marittime con una legge particolare. Le lagnanze de' passeggieri e degli ospiti contro le ruberie dei marinari, e degli osti, de' quali dovevano necessariamente servirsi, erano già pervenute alla di lui cognizione. Cotesto disordine non sarebbe occorso, se i padroni delle navi, e quelli

(1) Dion. Halicarn. lib. 1.

delle osterie fossero stati di buon nome e d'incorrotta fede, perchè come tali non avrebbero esercitato un mestiere, che in quei tempi era considerato per vile, mentre i soli malvagi v'erano addetti. Quindi il Pretore col suo editto *Nautae*, *Caupones*, *Stabularii*, *ut recepta restituant* rimediò a tanti mali. Accordò agli ospiti ed ai passeggieri l'azione *de recepto*, che nasceva dal contratto contro dei marinari, e degli osti per quello, che a questi era stato consegnato dai primi. Accordò anche l'altra azione *ex quasi delicto* contro i medesimi, per cui erano questi tenuti al doppio del danno, o del furto che si era commesso nella nave, o nell'osteria.

§. 6. La prima volta dunque, che nelle Pandette si parla di navi e di marinari, è nel libro 4. titolo 9., che secondo il Cujacio, ed Eineccio non è al suo posto, giacchè l'azione *de recepto* non appartiene alle prime cose, che debbono tentarsi in giudizio, e che Giustiniano promette di trattare nei primi quattro libri delle Pandette. Piacque ciò

non ostante a Triboniano di collocarla in questa parte, o per somiglianza col titolo precedente, in cui si era parlato degli arbitri, che avendo accettato e ricevuto l'arbitrio erano obbligati a dire il loro parere, come vuole Cujacio, o perchè Giuliano nell'editto perpetuo avea unito insieme l' editto *de receptis arbitris* e quello *de receptis a Nautis, Cauponibus, et Stabulariis*, come pensa l'Eineccio.

§. 7. In questo titolo sono comprese sette leggi, tre di Ulpiano *ad Edictum*, due di Cajo all' editto provinciale, e due di Paolo egualmente *ad Edictum*. Il titolo dimostra, che vuol parlare della prima parte dell' editto, ma la legge ultima accenna anche la seconda contra i padroni; lo che ha fatto condannar Triboniano di trascuratezza, sia per non aver dato l' intero editto del Pretore, sia per aver collocata la legge ultima sotto del titolo, cui non apparteneva.

§. 8. In fronte al libro decimoquarto dei Digesti comparisce il titolo *De exercitoria*

actione. In esso si parla dei contratti marittimi nelle sette leggi che vi son registrate, due di Ulpiano, tre di Paolo all'editto, una di Cajo all'editto provinciale, e l'ultima di Affricano ricavata dal libro ottavo delle sue questioni. In questo si dispone, che il padrone ossia il proprietario della nave, detto ivi *Exercitor navis*, in beneficio del quale ridondano tutti gli emolumenti, sia condannato dal Pretore di stare a quanto si è contrattato con chi da lui è stato destinato a regolar la nave, detto *Magister navis* ossia Capitano, o per darla a nolo, o per comprare e vendere delle merci.

§. 9. Questo titolo differisce dall' altro *Nautae, Caupones, Stabularii, ut recepta restituant*. In quell'azione è tenuto il padrone a restituire ciò che egli, o coloro, ai quali aveva commesso, ricevettero sotto la sicurezza di metterlo in salvo; nel qual giudizio viene il fatto di quelli, che si trovano nella nave, ed inoltre il doppio *ex quasi delicto* a cagione del danno recato da chiun-

que, del di cui ministero egli si serva. In questa l' esercitore è tenuto dal contratto del solo maestro ossia capitan della nave, e per tutto ciò, ch'egli lo avea destinato. Questo titolo è collocato in tal luogo, perchè secondo Cujacio avea Triboniano cominciato a parlare delle azioni, che nascono da ciascun contratto, e prima di passar oltre volle terminar questo trattato col discorrer di quelle, che s'istituiscono contro taluno in forza dell'obbligo contratto dal di lui preposto, com'è l'esercitoria, l'istitoria, e consimili.

§. 10. Triboniano nel primo titolo del libro decimoquarto parlando dell' azione esercitoria discorse ancora dei marinari: e per tal ragione forse descrive nel secondo la Legge Rodia *de jactu*, benchè non fosse il suo posto. Trattasi in esso, che qualora per salvar le nave e le merci siasi dovuto perdere qualche effetto col mezzo del getto volontario, debbano a ciò contribuire tutti coloro, all'indennità de'quali si è provveduto con un tal mezzo. Esso è occupa-

to da dieci leggi; Paolo n'ha quattro, una Papiniano, due Giuliano, una Callistrato, una Ermogeniano, e un' altra Volusio Meciano. Ecco tutto ciò, che si è conservato della Legge Rodia nelle Pandette.

§. 11. Anche il Digesto parla dell'usura nautica ossia cambio marittimo nel lib. 22. col titolo *De nautico foenore*. Vien esso ristretto in nove leggi; due di Modestino, due di Paolo, una di Papiniano, una di Pomponio, una di Scevola, una di Ulpiano e l'ultima di Labeone. In esse si permette l'usura maggiore per il danaro dato a cambio, atteso il pericolo, cui è soggetto il datore, che non corre nei contratti di terra.

§. 12. Nel libro 44. si trova il titolo 5. *Furti adversus Nautas, Caupones, et Stabularios*. Una sola è la legge, che riempie questo titolo, ch'è di Ulpiano, tratta dal libro ottavo all'editto. Trattandosi in questo libro 44. dei delitti privati, e dei furti, parve forse opportuno d'indicare i furti, che si commettono sulla nave, che noi chiamiamo Baratterìa. L'azione scende dall' editto del

Pretore *in duplum*, ed è perpetua contra coloro, dei quali si servono i padroni o esercitori della nave, nel caso che commetessero qualche furto.

§. 13. Il titolo 9. dello stesso libro è *De incendio, ruina, naufragio, rate, nave expugnata*. Comprende esso dodici leggi; quattro d'Ulpiano, tre di Cajo, due di Callistrato, una di Paolo, una di Nerazio, ed un'altra di Marciano. Contro di chi rubava con violenza v'era l'editto *De vi bonorum raptorum*. Parve fin d'allora, come lo è di fatto, più atroce la rapina se taluno profittando dell'incendio, del naufragio, e simili accidenti sopraddescritti ricevesse con dolo malo, rapisse, o recasse danno. Costui poteva esser punito corporalmente; ma il Pretore vi aggiunse la pena del quadruplo dentro dell'anno utile, *in simplum* dopo passato l'anno.

ARTICOLO IV.

Delle Leggi Marittime contenute nel Codice Teodosiano.

§. 1. Teodosio II. l'anno 438. pubblicò con una legge dei 15. Gennajo il suo Codice, che comprendeva una collezione di tutte le costituzioni, che gl' Imperatori legittimi suoi predecessori avevano promulgate. Propriamente parlando è questo il primo corpo di leggi, che abbia avuto l'Impero Romano. V'erano di già per altro il Codice Ermogeniano ed il Gregoriano; ma essi non furon muniti del sigillo dell' autorità sovrana, onde potessero meritare l'opportuna autenticità ed osservanza (1).

(1) Il suddetto Codice in tutte l'edizioni è in data del quindicesimo Consolato di Teodosio, che si riporta all' anno 435. di Gesù Cristo, ma vi si trovano delle leggi, che non furono promulgate se non se nel successivo; laonde in vece del quindicesimo Consolato dovrà leggersi il decimosesto, che appartiene all' anno 436. dell' Era Cristiana. Sembra dunque da questa data, che la pubblicazione del Codice accadesse due anni dopo.

§. 2. Questo Codice (commentato dal celebre Gottofredo), quantunque compilato da Teodosio prima di Giustiniano, tuttavia non merita quella venerazione, che gode quello del secondo. Molte leggi però, e molti titoli ricavò Giustiniano da quello di Teodosio. Nel libro 7. tit. 16., che concorda col 45. del libro 12. di Giustiniano, che è *De littorum, et itinerum custodia*, si contengono tre leggi di Onorio e Teodosio. Onorio colla prima abolisce la custodia de' lidi e de' porti istituita da Stilicone, per cui dall' Oriente non si potesse venire in Occidente. Colla seconda si prescrive la custodia delle stazioni de' lidi, de' porti e delle isole situate nell' Impero d' Oriente, affinchè i Barbari, che devastavano l' Occidente, non si aprissero il passaggio per l' Oriente. Colla terza Teodosio proibisce il trasporto delle merci presso le nazioni barbare, e come doveansi regolare i padroni de' bastimenti quando partivan dai porti.

§. 3. Il titolo successivo 17. è *De lusoriis*

Danuvii per *Danubii*; titolo, che non si legge nel Codice di Giustiniano. *Naves lusoriae* erano quelle navi armate, le quali scorrevan pe' fiumi, che dividevano l'Impero Romano, parte per impedire le scorrerie de' nemici, e parte per farne ancor esse. Di queste ve n'eran nel Reno, che divideva l'Impero Romano d'Oriente dalla Germania, nell'Oriente, nella Mosa e nel Danubio, che divideva l'Impero dai Sciti. Nell' unica legge, che si trova sotto di questo titolo, Teodosio prescrive quante navi doveano vegliare in alcuni confini dell' Impero, e che in ogni anno si riparassero quelle, che ne avevan bisogno.

§. 4. Nel titolo 12. del libro 10. si parla *De classicis*. Vi è la stessa legge, che Giustiniano colloca sotto del medesimo titolo nel libro 10. del suo Codice, e segnatamente nel titolo 13. riportato di sopra; laonde non giova più di ripeterne il sentimento.

§. 5. Il titolo 5. del libro 13. tratta *De navicularis* nella stessa maniera, che fece

Giustiniano, ma egli non v'incluse che sei leggi, mentre Teodosio ve n'aveva poste trentotto. Sedici leggi di questo titolo accordano ai navicularj varj privilegj: le altre prescrivono alcune regole, onde riparare alle loro frodi.

§. 6. L'altro seguente titolo è *De praediis naviculariorum*. Giustiniano le adotta anch' egli nel suo Codice, e vi colloca tre leggi, ma nel Teodosiano se ne comprendono sedici. L'oggetto di questo titolo è, che le robe dei navicularj distrutte ed alienate sotto di qualsivoglia titolo passando in mano altrui osservassero gli stessi pesi, ai quali erano sottoposte quando appartenevano ai navicularj suddetti.

§. 7. Succede a questo titolo l'altro *De navibus non exscusandis*, il quale corrisponde a quello soprindicato di Giustiniano. Anche questo contiene due leggi, ma entrambe sono d'Arcadio ed Onorio, mentre Giustiniano ne trascrisse una di questi Imperatori, e l'altra di Teodosio e Valentiniano.

§. 8. Il titolo 8. *Ne quid oneri publico imponatur* contiene la stessa legge d'Arcadio, che fu trascritta da Giustiniano nel suo Codice sotto l'istesso titolo.

§. 9. Il titolo 9. è *De naufragiis*: comprende sei leggi quasi tutte ammesse da Giustiniano, onde non è d'uopo spiegarle.

§. 10. Non leggesi nel Codice Giustinianeo quel titolo del Teodosiano, che è il vigesimo del libro 14. *De pretio piscis*. Contien questo una sola legge, la quale è d' Onorio e Teodosio. Coloro, che avean la cura della tavola imperiale, detti *Ministeriales Obsonatores*, compravano il pesce dai pescatori a carissimo prezzo, ma non venendo mai soddisfatti da chi doveva rimborsarli a nome dell'Imperatore nel modo ch'essi l'avevan comprato, n'esposero querela a Teodosio, il quale tassò il prezzo con questa legge per togliere di mezzo ogni difficoltà in avvenire.

§. 11. Il titolo successivo *De Nautis Tiberinis* è lo stesso del soprariportato da

Giustiniano, e contiene di fatto la medesima legge.

§. 12. Giustiniano non giudicò opportuno di registrar nel suo Codice il titolo 22. del Teodosiano *De Saccariis portus Romae*. Lungi diciotto miglia da Roma v'era il suo porto, dove si trasportava dalle provincie il frumento destinato per l'Annona della Città. In esso vedevasi l' *Horreum* ossia il granajo, nel quale si conservava il frumento, fintantochè si fosse trasportato in Roma. V'era colà un corpo di *Caudicarj* ossiano marinari del Tevere o *Navicurj*, i quali trasportavano il grano all'Annona in città. V' eran pur quelli, i quali misuravano il grano, che si doveva ripor nei granaj, detti *Mensores Portuenses*. Vi furono ancora i *Fabri Navales Portuenses*, de' quali parla un' antica iscrizione ritrovata in Ostia (1),

(1) Ecco l' iscrizione riportata dal Grutero a pag. 437. n. 2., che si dice trovata in Ostia sulla base d'una statua, come me ne assicura il Ch. Sig. Avvocato Don Carlo Fea, sommamente pregiato nella Repubblica Letteraria, e della cui amicizia mi faccio gloria.

e finalmente i Saccarj. Erano questi ultimi destinati a portare nei sacchi le merci capitate in quel porto mediante una fissata mercede. Gl' Imperatori Valentiniano e Valente nella legge unica, che forma questo titolo, vollero che le merci de' privati depositate in detto porto si dovessero trasportare altresì dai Saccarj o da chi si era addetto alla loro compagnia, sotto pena di confiscazione della quinta parte a chi faceva altrimenti. Codesto fu un privilegio concesso ad un tal corpo, perchè si credeva d'assai necessario al bene della Repubblica.

P. MARTIO . QVIR.
PHILIPPO .
CVRATORI . VIAE . PRAENESTINAE .
AEDILICIO . CVRVLI . V. Q. AB . AERARIO .
TRIBVNO . FABRVM . NAVALIVM . PORTENS .
CORPVS . FABRVM . NAVALIVM .
OSTIENSES . QVIBVS . EX . S. C. COIRE . LICET .
PATRONO . OPTIMO .
S. P. P.

ARTICOLO V.

Delle Leggi Marittime contenute nel Codice Giustinianeo.

§. 1. Anche nel Codice di Giustiniano (1) si parla delle cose marittime; ond'è opportuno dare un'idea dei titoli, che le trattano. Il primo, che si presenta, è il 25. *De institoria, et exercitoria actione*. I Digesti hanno spiegato la natura dell'azione esercitoria. In questo titolo, che racchiude sei leggi, non v'è che la legge 4. di Diocleziano e Massimiano, che parli di

(1) Giustiniano I. illustrò la Giurisprudenza col Codice delle Leggi Romane, che porta il suo nome, e da esso lui pubblicato nell'anno 529, indi nel 533, cui v'unì la pubblicazione del Digesto e delle Istituzioni, e dipoi nel 534, ultima edizione, che si è conservata fino al giorno presente. Molti anni dopo vi si unirono le Novelle: raccolta composta di 163. costituzioni e di 13. editti del medesimo Giustiniano. Tuttociò, benchè difettoso a qualche riguardo, ha però giustamente meritato a questo Imperatore il titolo di Ristauratore della Giurisprudenza.

codesta azione, volendo che i contratti del maestro della nave ossia capitano prepostovi da una donna obblighino ancor questa, sull' esempio della legge intorno l' azione institoria. Cujacio ne' suoi Paratitli spiega in quali attributi queste due azioni sien simili, ed in quali altri sien le medesime opposte.

§. 2. Quattro leggi degli stessi Imperatori Diocleziano e Massimiano si trovan nel titolo 33. del detto libro del Codice *De nautico foenore*. Queste leggi contengono l'istesse disposizioni di quelle già annunziate nel titolo de' Digesti o delle Pandette.

§. 3. Il titolo 62., ch'è l' ultimo del libro 6. tratta *De haereditatibus Decurionum, Naviculariorum, Cohortalium, Militum, et Fabricensium*. Ognuno di questi ha la sua legge speciale, perlochè sono esse cinque di numero. Prescrivesi nelle medesime, che morendo *ab intestato* qualcheduno senza eredi legittimi, non sempre è chiamato il Fisco all' eredità, ma talora certe persone, e certe società o corpi morali. Così

nella legge 1. si dispone dall' Imperator Costanzo, che morto un naviculario senza eredi, debba succedergli il corpo de' navicularj in esclusione del Fisco. Questa legga è diretta al Prefetto dell' Annona; poichè, come osserva Cujacio, sotto la cura e disposizione di quel magistrato era il corpo de' navicularj predetti, il quale serviva all' Annona della città di Roma.

§. 4. Il libro 11. del Codice porta il titolo *De Naviculariis, seu Naucleris publicas species transportantibus*. Contiene esso sei leggi, una di Costantino, due di Arcadio ed Onorio, una di Onorio e Teodosio, e le ultime due di Teodosio e Valentiniano. I navicularj o padroni delle navi formavano in quei tempi un certo corpo o collegio, l'uffizio de' quali era di trasportare le robe private, ma erano ancora obbligati di ricevere in giro dai ministri provinciali frumento, olio, orzo, vino e danaro per trasportarlo alla capitale o agli accampamenti militari. In queste leggi si parla dei loro privilegj, obblighi, delitti e pene.

§. 5. Dopo di questo titolo vien l'altro *De praediis, et omnibus rebus Naviculariorum*. Contiene esso tre leggi; una di Valentiniano e Valente, l'altra dei medesimi Imperatori e Graziano, e la terza di Arcadio ed Onorio. I Navicularj nel tempo di servire all'Annona e del trasporto delle altre pubbliche merci contrattavan col Fisco e suoi ministri, promettendo di condurle al luogo destinato. Nasceva da questa convenzione, che tutte le robe de'navicularj erano con una tacita o espressa ipoteca obbligate a favore del Fisco. Quindi si spiegano in detto titolo i varj effetti di tale ipoteca.

§. 6. Essendo in tal guisa obbligati i navicularj a trasportare i frumenti Annonarj ed altro in città, o l'armi e i soldati all' esercito, perchè talvolta mancava il numero delle navi, o i padroni di queste procuravano di scansarsi da tale incontro, perciò nel titolo 3. *De navibus non excusandis* si dispone di poter occupare tutte le navi, se sieno capaci di più di duemila moggia

di portata, quando il bisogno così lo richiedeva, senza far conto di alcun privilegio, che potesser godere. Due sono le leggi contenute in questo titolo; la prima è d'Arcadio ed Onorio, l'altra di Teodosio e Valentiniano.

§. 7. Le navi cariche di merci appartenenti al pubblico non si potevano caricare di merci private; e perchè questa legge non si eseguiva, perciò gl'Imperatori Arcadio ed Onorio nella legge unica del titolo 5. dello stesso libro *Ne quid oneri publico imponatur* vollero, che d'allora in poi nessuno ardisse caricare di merci private le navi che portavano cose pubbliche, altrimenti in caso di naufragio per cagione del soverchio carico, oltre al danno che il trasgressore dovea risarcire, era punito altresì con pena corporale o afflittiva.

§. 8. Nel titolo 6. *De naufragiis* una bellissima legge di Antonino va in fronte alle altre; la seconda è di Valentiniano e Valente; la terza di Valentiniano e Teodosio; la quarta di Valentiniano, Teodosio ed

Arcadio; la quinta e sesta son finalmente di Onorio e Teodosio. Il solo titolo spiega da se quali cose in esso si trattino.

§. 9. Parlasi di queste materie anche nel titolo 12. *De Classicis*. Cujacio sostiene, e con lui Gottofredo, che i classici erano dei soldati destinati a spurgare i fiumi, e per altre necessità dello stato. Perezio all'opposto vuole, che fossero dei soldati addetti a difendere le armate navali dalle scorrerie dei nemici; e credo con maggior fondamento dei primi. Una è la legge compresa in questo titolo, ed è di Valentiniano e Valente, diretta al Prefetto del Pretorio d'Oriente. In essa si prescrive di dover accrescere il numero de' classici *ex Incensitis, et Adcrescentibus*, i quali erano i figli de' remiganti, e dei classici avvezzi di già al mestiere dei lor genitori.

§. 10. Nel titolo *De navibus non excusandis* erasi stabilito, come ho di sopra indicato, che ogni nave fosse obbligata a trasportare le pubbliche merci, e prestare qualsivoglia altro servizio vantaggioso all'

interesse del pubblico. Ma siccome quello trattava delle navi marittime, e perciò capaci della portata di duemila moggia di frumento, poteva insorgere il dubbio se sotto tale disposizione si comprendessero ancora le piccole navi, che praticavano il Tevere, destinate a trasportare in Roma il grano, che dall'Egitto, dalla Sardegna, e dalla Sicilia si portava fino all'imboccatura di questo fiume sulle navi maggiori, e che in grazia di Roma potevano esserne esenti. Perciò nel titolo 27. del libro 11. si trova una sola legge di Valentiniano e Valente *De Nautis Tiberinis*, nella quale si dispone di non dover essere scusato dall' obbligo mentovato chiunque teneva delle navi sul Tevere.

§. 11. Anco le Novelle danno qualche cenno intorno all' usura nautica. La Novella 106. approva varie consuetudini, in vigor delle quali il creditore poteva ricevere più del dodici per cento, ch'era l'usura centesima riputata dalle leggi come legittima nei contratti di cambio marittimo, ma

nella Novella 110. abolendosi espressamente la suddetta 106. si prescrive dallo stesso Giustiniano, che l'usura nautica non oltrepassi in niun modo il dodici per cento. Ecco le sole Novelle di Giustiniano, che trattino di cose nautiche.

§. 12. L' Autentica *Navigia* e Costituzione dell'Imperator Federigo *De statutis, et consuetudinibus contra Ecclesiae libertatem editis tollendis*, collocata nel Codice sotto il titolo *De furtis* stabilisce, che tanto le nav quanto le merci de' negozianti agitate e sbattute dalle tempeste o da qualunque altra disgrazia, ovunque approdassero, fossero in pieno dominio di coloro, ai quali esse appartenevano prima del sinistro caso suddetto, purchè non si riconoscessero per nemici dell'Imperatore o pirati; e ciò sotto pena della confiscazione de' beni, e di altre ancora arbitrarie. Ognuno sa in qual maniera sì fatta costituzione venisse inserita nel Codice, e per qual motivo si leggano tredici costituzioni dell'uno e dell'altro Imperator Federigo.

ARTICOLO VI.

Delle Leggi Marittime contenute nelle Basiliche.

§. 1. Ad esempio di Giustiniano l' Imperator Basilio nell' anno 877. pubblicò una compilazione di leggi distribuite in 40 libri. Il suo successore e figlio Leone VI. ve ne aggiunse altri 20. Queste leggi, conosciute tutte sotto del nome di *Basiliche*, serviron di regola per la giurisprudenza dell'Impero Greco fino alla sua distruzione.

§. 2. La predetta opera, pubblicata da Carlo Annibale Fabrot nel 1647. in Parigi, contiene alcune leggi marittime nel libro 53., in cui sono compresi sei titoli su tal materia.

§. 3. Il primo *De nauticis obligationibus, et omnis generis actionibus, quae nomine Navium, et omnium in eis Navigantium, Exercitorum, Magistrorum, Nautarum, Mercatorum, reliquorumque Vectorum instituuntur, et de Naufragio*. Comprende questo titolo quattro

leggi tratte dal Digesto e dal Codice Giustinianeo. La prima è la stessa di Ulpiano, che si trova parimente la prima nel Digesto al titolo *Nautae*, *Caupones*, *Stabularii*; la seconda è dello stesso, ricavata dalla legge 1. ff. *De exercitoria actione;* la terza di Paolo è posta nella legge 26. §. 6. ff. *Mandati*; la quarta di Ulpiano nella legge 11. ff. *Furti adversus Nautas*; e la quinta finalmente è la legge 4. Cod. *de institoria et exercitoria actione*.

§. 4. Il secondo titolo è *De nave vindicanda*. Comprende questo tre leggi di Ulpiano: e sono, la legge 13. §. 1. ff. *Locati*; la legge 27. §. 15. ff. *Ad Legem Aquiliam*, e la legge 29. §. 1. *eod*. La quarta è di Labeone, dedotta dalla legge 29. ff. *De instrum. legat.*

§. 5. Il terzo titolo è *De naufragio*, *et jactu*, *et collatione*, che contiene le leggi seguenti. Sono le due prime di Paolo, tratte dalla legge 1. e 7. ff. *Ad Leg. Rhodiam*; la terza e quarta sono di Giuliano ricavate dalla legge 6.; la quinta di Paolo dalla legge 7.; la sesta di Giuliano dalla

legge 8.; la settima di Ulpiano dalla legge 43. §. 6. ff. *De furtis*; l'ottava di Giavoleno dalla legge 21. §. 1. ff. *De adquir. possess.*; la nona di Ulpiano dalla legge 1. colle seguenti ff. *De incendio ec.*; la decima di Cajo dalla legge 2.; l'undecima di Marcello dalla legge 1. ff. *Ad Leg. Juliam de vi privata*; e l'ultima di Cajo, *De incendio*.

§. 6. Il quarto titolo è *De nave legata*, che contiene soltanto la legge di Pomponio 24. §. 3. ff. *De Legatis I.*

§. 7. Il quinto titolo *De nautico foenore* ha cinque leggi diverse. La prima è di Modestino dedotta dalla legge 1. ff. *De nautico foenore*; la seconda è la legge 26. Cod. *De usuris*; la terza è la legge 2. Cod. *De naut. foen.*; la quarta d'Ulpiano è la legge 5. ff. *Qui potiores in pignore*; e la quinta dello stesso Ulpiano, legge 6. §. 1. *eod.*

§. 8. Il sesto titolo è *De piscatoribus, et piscatione, ac de jure maris*. A questo titolo corrisponde una sola legge, ch'è di Ulpiano, ed è ricavata dalla 13. §. 7. ff. *De injuriis*.

§. 9. V'è pure il titolo ottavo, che contiene i 48. capitoli del supposto Gius navale dei Rodj, ed ha quattro leggi; una ricavata dal titolo 2. del libro 11. del Codice; l'altra dal titolo 5. dello stesso libro; e la terza e quarta dal titolo 1. del libro 12. e titolo 9. del libro 47. de' Digesti fino al 14., nei quali forse parlavasi ancora di cose nautiche.

ARTICOLO VII.

Delle Leggi Marittime promulgate dall' Imperatore Leone.

§. 1. Meritano qualche riguardo altresì le leggi, e le costituzioni dell'Imperator Leone Augusto, indicate nel precedente articolo, alcune delle quali trattano di cose marittime.

§. 2. La costituzione 56. revoca la legge 13. § 7. ff. *De injuriis, et famosis libellis*, nella quale si prescrive, che possa convenirsi coll' azione delle ingiurie il padrone del fondo posto lungo il mare, se proibisca a taluno di pescare avanti il fondo me-

desimo, ed è stabilito di più, che chiunque ritenga con giusto titolo il dominio di quel fondo, abbia diritto d'impedire a chicchessia di farvi la pesca senza la sua permissione.

§. 3. La costituzione 57. prescrive la distanza, che vi dev'essere in mare tra una stazione di pescatori e l'altra, e stabilisce perciò lo spazio di 365. passi Romani.

§. 4. La costituzione 64. annulla la legge 3. ff. *Ad Legem Corneliam de Sicariis*, che condanna alla morte gli occultatori delle cose avanzate al naufragio, e commuta la stessa pena in quella del quadruplo.

§. 5. La costituzione 102. determina, che volendo taluno formare una stazione per la pesca, non abbia tanto terreno, che basti, possa costringere il vicino ad entrar seco lui in società, concedendogli quel terreno, che manca.

§. 6. La costituzione 103. finalmente comanda, che fatta una simile società, chi ha conceduta una minore estension di terreno debba dividere il lucro per egual por-

zione con chi abbia data la maggior parte; poichè in questo caso non è prodotto il lucro dalla minore o maggior quantità del terreno, ma bensì dall' industria, e dalla fatica dei pescatori, onde non vi possa esser luogo alla regola nota, che il lucro debba dividersi tra i socj in proporzione del capitale posto in società od in comune.

ARTICOLO VIII.

Delle Leggi del Consolato del Mare.

§. 1. Dopo delle Leggi Greche e Romane, le più antiche non meno, che le più famose stateci conservate sopra le materie della navigazione e commercio marittimo sono quelle contenute nella collezione tanto conosciuta da tutti, che ha per titolo *Il Consolato del Mare*.

§. Fino dai primi tempi della sua origine diventò il *Consolato del Mare* la legge comune, cui volontariamente si sottoposero pressochè tutte le nazioni d'Europa, le

quali si erano date al commercio, appunto perchè contenevansi in esso tutte le leggi e costumi delle piazze marittime; motivo, per cui fu adottato per ogni dove come legge invariabile, tenuta in sommo pregio, e adattata perciò a mantenere la semplicità e buona fede del commercio (1).

§. 3. Da sì fatte irrevocabili testimonianze del sommo credito, che ha mai sempre e giustamente avuto il *Consolato del Mare*, potrà ognuno scorgere facilmente quanto sia malfondata ed inetta l'invettiva, che il signor Hubner ha pubblicata nella prefazione al suo trattato *De la Saisie des Bâtimens neutres*, chiamandolo una massa informe e mal'assortita raccolta di leggi marittime e positive, e di particolari ordinanze de' secoli di mezzo e poco illuminati, unite ad una compilazione di decisioni private. . . .

(1) Vinnius ad Peckium in leg. 1. ff. *Ad Leg. Rhod.* De Luca *De credito* disc. 107. n. 6. Casareg. *De com.* disc. 4. n. 14. disc. 6. n. 14. disc. 19. n. 3. e disc. 213. n. 11. e 12. Lubeck. *De jure avariae* pag. 110. Targa *Ponder. marit.* cap. 96. §. 3.

„ Le mentovate ordinanze (egli soggiugne) „ hanno potuto obbligare i sudditi de' Legis- „ latori; ma siccome elleno sono particola- „ ri, non han potuto mai obbligar altri, „ che quelli, e per essere al presente in- „ vecchiate più non obbligano altrui."

§. 4. Si posson sentire motivi più frivoli e puerili per opporsi alla pubblica opinione, che ammira nel *Consolato del Mare* lo spirito di giustizia e d'equità, che lo ha dettato! Ebbe quindi ragione l'Emerigon nella sua prefazione al trattato *Des Assurances Maritimes* di dire all' Hubner, che avendo egli trovato nel capo 274. del Consolato una decisione contraria al suo sistema, siasi irritato contro dell' opera intera, ma che se l'avesse attentamente esaminata, si sarebbe convinto, che le decisioni contenute nel Consolato sono fondate sul Diritto della natura e delle genti, per cui solo meritò i voti di tutte le più colte nazioni.

§. 5. Io gli avrei ancora soggiunto ciò, che risposero alcuni dotti Vescovi all' Imperatore Giuliano l'Apostata, allorchè dis-

prezzò una dottrina di Apollinare. „*Legisti, sed non intellexisti; si enim intellexisses, non improbasses*."

§. 6. Comprende il *Consolato del Mare* 294 capitoli, ma fino al 44. non si tratta in esso per lo più, che del modo giudiciario praticato dalla Corte e Consoli di Valenza (1): da questo in poi vi si trovan prescritte delle ottime leggi, che furono in quei tempi combinate da uomini pratici e sommamente prudenti intorno al buon regolamento della navigazione, e de' contratti marittimi, seguendo il dettame della ragione e del buon costume. Si vede in somma nel progresso di quest' aureo libro come debbansi comportare il capitano e padrone di nave verso dei marinari, dei passeggieri, e dei proprietarj della nave e delle merci non meno, che gli obblighi di questi verso dei primi.

§. 7. Il nome di Console, che tanto era in uso presso la Repubblica Romana, fu

(1) Parlo dell' edizione di Venezia del 1737. colla spiegazione del Casareggi.

appropriato nei tempi della mezza latinità o nel medio Evo a varj magistrati delle altre nazioni. In modo particolare però si chiamarono con tal nome coloro, che negli emporj e porti di mare erano destinati a difendere i diritti e le merci de' negozianti stabiliti ne' paesi esteri. A questo significato allude una carta di Giacomo Re d'Aragona dell' anno 1268, colla quale concede ai Barcellonesi la facoltà di eleggersi i Consoli nelle parti di là dal mare (1). Guido Re di Gerusalemme fin dall'anno 1190 avea già conceduto ai Marsigliesi la facoltà di potersi scegliere in Accon i Viceconti ossian Consoli della loro nazione, avanti dei quali si doveano trattare le controversie, che si promovessero contro di loro dagli esteri. Du-Cange, che nel suo Glossario alla voce *Consules* dà tal riscontro, accenna per prova il *Consolato del Mare* stampato in Venezia nel 1576 in lingua italiana narrando, che il magistrato dei Pi-

(1) *Collez. Diplom. Spagnuola* n. 240. pag. 360.

sani, il quale dimorava in Costantinopoli, si chiamava Console, e Bajolo presso dei Veneziani (1). Anzi nelle Cronache di Pisa si nota prima del secolo X. una magistratura suprema di quella Repubblica col nome di *Console, o Consoli dell' Arte di Mare*.

§. 8. Presso i Saraceni l'Ammiraglio era il Supremo Moderatore delle cose marittime e delle armate navali. La sua dignità si chiamava fin d'allora *Consolato*, e presso d'Eulogio di Toledo occorre spesso codesta espressione nel medesimo senso.

§. 9. Si ricava eziandio dalle leggi de' Visigoti (2), che le questioni insorte tra i mercanti forestieri si dovesser decidere dai

(1) Charta Guidonis Regis Hierosolim. anni 1190 apud Guesnejam in *Annalib. Massil.* Codinus *De officiis* cap. 7. n. 9. et Gregoras observant, Pisanorum Magistratum qui Constantinopoli degebat Consulem appellatum, qui apud Venetos Bajulus dicebatur.

(2) Lib. 11. tit. 3. §. 2. ibi. Si transmarini negotiatores inter se causam habuerint, nullus de sedibus Visigothiae Regum eos audire praesumeret, nisi tantummodo suis legibus audirentur apud *Tolonarios* suos.

loro proprj giudici nominati in quel tempo *Tolonarii*, ed altrimenti Baili e Priori di Mercadanti (1). Nelle piazze di commercio delle città anseatiche ebbero il nome di Seniori (2). Osserva quindi Dufresne (3), che anticamente in Francia fra le dignità Palatine ve n'era una chiamata in idioma latino *Mercati Palatii Tolonearium*, la cui imcombenza era di presedere ai Portolani, e giudicare le liti, che si movevano per cagion di negozj marittimi.

§. 10. Ecco perchè la giurisdizione, che competeva a questa sorta di magistrato marittimo, fu chiamata Consolato, come lo è al presente in molte città marittime. Consolato ancora dovevano nominarsi le leggi, a norma delle quali conveniva essa giurisdizione spiegarsi ed estendersi, e Consolato in somma il libro, che le conteneva.

§. 11. Cagionò mai sempre gran sorpresa agli eruditi come siasi finadora ignorato in

(1) Marquardus *De jure mercat.* lib. 3. cap. 6. n. 18.

(2) Marquard. loc. cit. n. 33.

(3) Dufresne *Gloss. lat.* tom. 3. pag. 1081.

qual tempo preciso fosse scritto, da chi compilato, e da qual nazione pubblicato il *Consolato del Mare*, che acquistò tanta autorità, e si fece rispettare da tutti, non in forza di qualche legge, che ne imponesse l'obbligo dell'osservanza, ma per la sola eccellenza di quelle, ch'esso racchiude.

§. 12. Arnoldo Vinnio illustrando Peckio nel titolo della Legge Rodia *de jactu*, e nella lettera dedicatoria, null'altro dice se non se ricavarsi dagli scrittori italiani, spagnuoli, francesi, ed inglesi, che la maggior parte delle leggi, di cui si servono quei popoli nelle controversie marittime, sia estratta dal libro del Consolato, che si diceva scritto ai tempi di S. Lodovico Re di Francia.

§. 13. Andrea Crusio nel capo 13. del suo *Commentario istorico-filosofico-giuridico sopra la legge 9. ff. Ad Leg. Rhod.* esaminando quali siano le leggi, che decidevano gli affari marittimi, afferma lo stesso del Consolato, e cita col Vinnio anche Arturo Duk. Questo Inglese però altro non dice

su tal proposito se non che in Inghilterra il *Consolato del Mare* ha la forza di legge insieme col Diritto Romano, ed altre leggi particolari della sua nazione.

§. 14. Grozio (1) e Marquardo (2) lo credono fatto al tempo delle Crociate per ordine degli antichi Re d'Aragona, e ricavato dalle ordinazioni nautiche, ch'erano fino allora emanate dagl' Imperatori Greci, dagl' Imperatori dell' Allemagna, dai Re di Francia, di Spagna, di Siria, di Cipro, di Majorca e Minorca, e dalle Repubbliche di Venezia e di Genova.

§. 15. Il Targa nelle *Ponderazioni marittime* al capo 96. ed il Casareggi nella *Nuova spiegazione del Consolato del Mare* che pubblicò in Venezia l'anno 1737, col suo avviso al lettore dan per certo, essere stata compilata quest' opera dagli antichi Re d' Aragona nella loro lingua, e che pochi anni dopo venisse abbracciata da tutte le na-

(1) Grotius *De jure belli ac pacis* lib. 3. cap. 1. §. 5. in allegat. n. 6.

(2) Marquardus *De jure mercatorum* cap. 5. n. 39.

zioni d' Europa più esercitate nel traffico marittimo, trasportandola ognuna nel suo proprio idioma. Non avvalora però egli questa opinione coll' autorità di qualche scrittore classico, o di fatto istorico, benchè si trattasse di otto secoli indietro, come egli stesso racconta; nè attende, che ciò sarebbe contrario al contenuto nella prefazione del Consolato, la quale è posta in fronte come autorità della legge.

§. 16. Cotesta prefazione, che riporta il nome di tanti Sovrani, i quali riconobbero il Consolato coll'epoca della sua accettazione, è quella, che prendo di mira per indagare il tempo, in cui l'opera abbia potuto essere compilata, e precisamente da chi; mentre non v'è alcuno finora, che siasene potuto accertare, benchè la stessa prefazione apparisca a prima vista supposta, ed apocrifa in tutte le sue parti a chi la confronti con giusto criterio, e colla mano alla storia come m'impegnerò d'eseguire.

§. 17. Dà il precitato Autore principio alla ricognizione del Consolato, ponendola

in Roma al primo di Marzo del 1075 in San Giovanni di Laterano, dove giurarono i Romani di osservarlo per sempre. Non nomina però, come fa degli altri paesi, chi sanzionasse questo pubblico atto di accettazione. Sì sa per altro, che sedeva in tal anno sulla Cattedra di S. Pietro il coraggioso S. Gregorio VII., il quale sommamente geloso della propria autorità non avrebbe in alcun modo permesso, che i Romani sanzionassero una legge nuova senza la di lui autorità, ed intervento.

§. 18. Vuole immediatamente, che nel 1111. sia stato riconosciuto in Acri dal Re Lodovico, e dal Conte di Tolosa nel loro passaggio per Gerusalemme; ed ecco sconvolta la storia di quei tempi se si vuol credere alla prefazione. Regnava di quell' anno in Francia Lodovico VI., ma questo Principe non sognò mai di portarsi alla Terra Santa. La seconda Crociata fu sotto Lodovico VII. suo figliuolo, il quale nell' anno 1147 s'imbarcò per passar in Oriente. Se questi è il Lodovico, che approvò in

Acri il *Consolato del Mare*, come doveva esser in senso della prefazione, non potea certamente farlo nel 1111, mentre in tal anno non esisteva ancora Lodovico VII., il quale nacque soltanto nel 1118. Nè si può dire, che ciò sia abbaglio dell'autore in notare quell'anno; poichè va numerando dopo con accuratezza cronologica gli altri popoli, che accolsero in seguito coteste leggi.

§. 19. Ma dato anche, che si parlasse di Lodovico VII., non si sa neppure per qual ragione abbia approvato il Consolato in Acri, se per uso della Francia, o dei popoli dell'Oriente. Per la prima non mai, perchè lo stesso autore lo fa vedere ammesso in Parigi nell'anno 1250. Non per l'Oriente, perchè Lodovico non potea da se solo esercitarvi un atto di tanta giurisdizione. Regnava allora in Gerusalemme Baldoino III. Si sa, che Lodovico si crocesegnò con Corrado Re di Germania, e che nell'anno 1148 si tenne al porto d'Acri una Dietà generale per deliberare sulle in-

traprese, che doveano tentarsi contro degl' Infedeli. Guglielmo di Tiro, che racconta questa istoria, fa veder radunati Corrado colla sua Corte, Lodovico e Baldoino colla lor propria, e non solo tace questo fatto, ma dà anche ad intendere, che non poteano approvarsi quelle leggi nautiche per l'Oriente dal solo Lodovico.

§. 20. In tale assemblea intervennero varj Principi e Signori in compagnia dei tre Sovrani descritti dallo stesso Guglielmo, ma non si parla del Conte di Tolosa. Se Lodovico da se solo non avrebbe potuto farlo in quell'epoca, molto meno lo poteva con esso lui il Conte di Tolosa. Anzi questo Conte (forse Alfonso) non vi si trovò, nè potea intervenirvi, perchè era già morto in Cesarèa nell'anno 1147, e così prima che si fosse tenuta in Acri la generale assemblea; e non incontrandosi in quella città con Lodovico smentisce l' autore della prefazione.

§. 21. Dopo Acri comparisce Majorca, volendo che nell'anno 1112 i Pisani abbia-

no colà accettate queste leggi del Consolato, giurando di sempre osservarle: ma ancora in ciò l'epoca è contraria alla storia. Trovavansi di fatto i Mori padroni delle Isole Baleari, cioè Minorca, Majorca ed Ivica, o Eviza, ed erano quindi alla portata d'inquietare colle loro piraterie tutta la costa d'Italia. I Pisani, famosi allora nella nautica, e potenti sul mare, mossi dal Papa Pasquale II. vollero tentare l'impresa di scacciarli da quelle isole. Nell'anno 1114 dopo d'essersi impadroniti d'Ivica intrapresero l'assedio di Majorca, che cedette al loro potere nel susseguente anno 1115, e là vi distrussero ogni abitazione per togliere quel ricovero ai Corsari Affricani, come si ricava da varie Cronache Pisane riportate dal Muratori nel tomo 6. Quantunque l'Ughelli scriva nel titolo del Poema di questa guerra composto da Lorenzo Vernense, o da Verna Diacono di Pietro Arcivescovo di Pisa ed autore contemporaneo, che ciò accadesse nell'anno 1114, tuttavia lo stesso Muratori dimostra

e prova con dei documenti più autentici esser seguito il fatto nell'anno di sopra indicato; soggiungendo, che anco secondo lo stesso Ughelli nel *Catalogo degli Arcivescovi di Pisa* questa spedizione s' intraprese e terminò negli anni 1114 e 1115 (1). Anche l'eruditissimo Fabroni colloca la medesima spedizione nei due anni 1113 e 1114

(1) La Cronaca ricavata da un MS. Lucchese (Murat. *Rer. Ital.* tom. 6.) parlando delle stragi de' Saraceni fatte in questa spedizione dai Pisani nel 1114 e 1115 dice: „ Pisani ultra quinquaginta Saracenorum millia occiderunt." Soggiunge poi il Volterrano (Geogr. lib. 5. *De reb. Pisan.*): Sed et Rege Saraceno Majoricae interfecto Reginam captam cum parvo filio Pisas in triumphum duxere, ubi ab urbis Praesule christianus simul et canonicus S. Mariae factus in paternum Regnum dimittitur. L' Ughelli nella sua *Italia sacra* lib. 3. prosiegue a raccontare che anche la madre di quel giovine Principe prigioniero chiamato Lamberto „ Christiana devota Sanctae Mariae permansit." Morì essa in Pisa ove si legge la seguente sepolcrale iscrizione.

Regia me proles genuit, Pisae rapuerunt,
His ego cum nato bellica praeda fui;
Majoricae Regnum tenui, nunc condita saxo
Quod cernis, jaceo fine potita meo.

di stil comune (1). Non è dunque possibile, che i Pisani abbiano accettato il Consolato in Majorca nell'anno 1112, e così in tempo che quell'isola era ancora fra le catene de' Mori.

§. 22. Una delle Cronache Pisane racconta eziandio, che scacciati i Mori da quell' isola distrussero i Pisani ogni cosa, e colmi di gloria ne diviser le spoglie e si ripatriarono. Non v'era quindi alcuna ragione per lasciare colà delle leggi marittime, che non potevano essere osservate per mancanza d' abitatori. Erano d' altronde leggi non ancora state promulgate in Pisa, secondo le accennate epoche della stessa prefazione, le quali si vuol far credere, che avessero cura i Pisani di piantarle altrove prima di farle osservare nel proprio paese. Tanto meno è da credere che ciò sia, in quanto che il mentovato Vernense, il quale descrive le più minuziose circostanze di quella guerra, ben-

(2) Elogio di Pietro Moriconi di Monsig. Angelo Fabroni nota 19.

chè abbia sbagliata l'epoca, non ha fatta parola di questo fatto, che meritava certamente d'essere riportato come una prova del dominio acquistato colla forza dell'armi. Neppure le altre Cronache Pisane ne danno alcun cenno, nella stessa guisa che tacciono il fatto, che quelle leggi fossero accolte in Pisa l'anno 1118 in S. Pietro del Mare, essendo Potestà Ambrogio Migliari, che giurò di osservarle, come pretende l'autor della prefazione.

§. 23. Riguardo a Costantinopoli si vuole, che il Comune di Venezia, ed il Re Giovanni, subito che ne scacciarono i Greci, giurassero di osservare il *Consolato del Mare* nella chiesa di S. Sofia correndo l'anno 1215. Costantinopoli fu presa due volte dai Latini: la prima nell'anno 1203 allorachè i Crocesegnati Francesi e Veneziani impadronitisi della città deposero dal Trono l'Imperatore Alessio Angiolo, che lo aveva occupato, riponendovi Isacco Angiolo insieme con Alessio suo figlio. Questo però fu rimirato di mal occhio dai Gre-

ci, perchè salito al trono per mezzo dei Latini. A cagione delle gare, che insorsero per tal riguardo tra la Nobiltà Greca ed il Popolo, elesse la prima per Imperatore un certo Costantino, ed il secondo nominò un altro Alessio, detto per soprannome Murzulfo. In tali emergenze presero i Latini la risoluzione d'impadronirsi di Costantinopoli, e di stabilirvi il loro dominio, come in fatti la presero l'anno 1204. Si fece quindi la divisione dell'Impero. I Veneziani ebbero varie provincie, isole e città, che vengono specificate nei documenti annessi alla Cronaca di Andrea Dandolo. Si elesse un Imperatore Latino, che fu Baldoino Conte di Fiandra, cui succedette l'anno 1206 Arrigo Conte di Fiandra suo fratello, che morì l'anno 1216 (1).

§. 24. Applicando questi tratti d'istoria a quanto l'autore della prefazione del Consolato narra della sua accettazione in Costantinopoli, s'accorgerà tosto ognuno dell'er-

(1) V. *L'Art de vérifier les Dates* art. Costantinople.

rore massiccio, in cui è caduto; giacchè l' anno della presa di Costantinopoli non concorda con quello da esso lui additato. Essa seguì nel 1203 e 1204, ed egli all'opposto la conta nel 1215. Il Comune di Venezia si dice, che accettò in Costantinopoli quelle leggi: e perchè non in Venezia? Chi le presentò ai Veneziani in quella capitale dell'Impero? Gli scrittori, che ne parlano con accuratezza, non ne fanno alcun cenno, anzi il Sandi (1) vuole, che la compilazione la più antica, ed autentica del Consolato presso i Veneziani non sia conosciuta prima del 1252; soggiungendo che per la sua osservanza nominasse la Repubblica Veneta dei zelanti cittadini: ed ammettendo per vera, come lo è, la presa di Costantinopoli nel 1204 non può alcunamente accordarsi coll' epoca dell' accettazione del Consolato nel 1215, perchè allora vi regnava Arrigo, ed i Veneziani altra facoltà

(1) Sandi *Storia civile di Venezia* tom. 1. lib. 4. cap. 7. pag. 868.

non si riservarono, che di eleggersi colà il Patriarca Latino.

§. 25. Il Re Giovanni, che si accenna d' aver giurato di osservar quelle leggi nello stesso luogo ed anno, svela più apertamente l'impostura. Cotesto Principe non si trova indicato nella storia, ma vi è soltanto un Giovaniccio Re dei Bulgari, che nel 1205 accorse in Costantinopoli per ajuto dei Greci, che s'erano ribellati da tutte le parti, e fece prigioniero l' Imperator Baldoino. Questo, come nulla avendo che fare col fatto della prefazione, e coll' epoca indicata, fa credere che il nominato Re Giovanni sia un finto Principe.

§. 26. Facile è pure di scuoprire la falsità dell' autor della prefazione sulla supposta accettazione fatta del Consolato dal *Conte* in Alamania l'anno 1224. Questa voce *Alamania*, o significa tutta la Germania, ed essa non era in quel tempo soggetta ad un solo Sovrano, sicchè si possa dire, che accettandosi da esso lui fosse accettato da tutta la Germania, o ne com-

prendeva una sola parte, e doveva indicare quale di essa l'adottasse. Accenna di più il *Conte* senz' altra indicazione di nome o cognome. Federigo II. era in quell'anno Imperator di Germania: e perchè dunque non da questi, ma da un favoloso *Conte* vuole approvate in Germania sì fatte leggi?

§. 27. Pretende anche accettato il Consolato nell'anno 1225. in Messina nella chiesa di S. Maria Nuova alla presenza del Vescovo di Catania da Federigo Imperatore. Federigo fu veramente dentro quell' anno in Sicilia, ma la storia, e le Cronache Siciliane di quei tempi sono in silenzio sopra di questo fatto di tanta importanza. Riccardo da S. Germano scrittore contemporaneo non ne fa parola, mentre narra le cose più minute di quanto accadde in quell'epoca. Nello stesso anno Federigo si portò dalla Sicilia nel Regno di Napoli, e celebrò in Brindisi le sue nozze con Iolanta figlia del Re di Gerusalemme, secondo lo stesso Riccardo, quantunque il Sigonio, ed altri le voglian seguite in Roma. Non accen-

nandosi quindi se Federigo passasse in Messina, benchè fosse in Sicilia, non essendosi trascorso da lui tutto l'anno in quell'isola, e venendo coperto da profondo silenzio degli autori contemporanei un fatto di tanto rilievo, ragion vuole, ed il sano criterio lo esige, di non prestar fede ad un autore, che attesta di fatti tanto lontani dai suoi tempi.

§. 28. Diconsi dall'autore della prefazione queste leggi accettate in Parigi nell'anno 1250. da Giovanni di Belmonte, ed aver questi giurato di sempre osservarle sopra l'anima del Re di Francia, alla presenza dei Cavalieri dell'Ost, de'Templarj, degli Ospedalieri, e dell'Ammiraglio del Levante. Anche in questa parte è impossibile di combinar l'epoca coll'istoria. Lodovico Re di Francia era in quell'anno nell'Oriente, dove fu disfatto il suo esercito e fatto lui stesso prigioniero in una battaglia, che tentò contro degl'Infedeli. Un atto di tanta giurisdizione fu dunque esercitato in Francia da Giovanni di Belmonte, che non

sì sa chi sia e di qual carica fosse rivestito, e non dalla Regina Bianca dallo stesso Re lasciata per reggere il Regno? Ma è altresì da riflettere, che i Cavalieri dell'Ost, avanti dei quali dice l'autore essere state accettate quelle leggi, non sono conosciuti nella storia Francese, nè il loro ordine vien rammentato dagli scrittori ecclesiastici nè tampoco profani. Egual caso deve farsi della supposta presenza dell'Ammiraglio del Levante, giacchè secondo le osservazioni del Fournier e del Valin, non si conobbe alcun Ammiraglio in Francia prima del 1327. sotto il Regno di Carlo IV. il Bello, da cui si conferì per la prima volta tal carica a Pietro le Megue, o Miège (1).

(1) P. Fournier *Hydrographie* liv. 7. chap. 1. Valin. *Comment. a l' Ord. de Fr.* tom. 1. pag. 32. ivi. Mais que ce Pierre le Megue, ou Miège ait été effectivement Amiral de France en titre, c'est ce que prouvent non seulement les listes des Amireaux donné par Du-Cange, le P. Daniel, le Ferron, le P. Fournier, et le P. Anselme, mais encore celle que l'on trouve dans un ancien manuscrit de M. Dupuy, qui est à la Bibliotheque de S. A. S. M. le Duc de Penthievre n. 848.

§. 29. Comparisce nuovamente il Consolato all'accettazione nell'anno 1262. in Costantinopoli avanti l'Imperator Paleologo. La prima volta fu approvato dai Latini, a parer dell'autore della prefazione, dopo che ne furono scacciati i Greci. Questi reintegrati l'accettan di nuovo. Non pongo in dubbio, che in quell'anno regnasse colà Michele Paleologo, da cui s'era già riacquistata Costantinopoli nel 1260. Ma non v'è alcuno scrittore, che narrando l'istoria de' fatti accaduti in tali circostanze, faccia parola di quanto assicura l'autore suddetto.

§. 30. Si scuopre maggiormente l'impostura di codesta prefazione allorchè prosiegue a notare essere stato accolto il Consolato in Sorìa nell'anno 1270. da Federigo Re di Cipro, mentre ognun sa, che in quell'epoca era Re di Cipro Ugone III., il quale nel 1269. si fece coronare Re di Gerusalemme, nè si trova in detto anno alcun Federigo per Re di Cipro.

§. 31. Ritorna il Consolato all'approva-

zione in Costantinopoli l'anno 1270., che l'autore pretende fatta dall' Imperator Costantino, benchè fosse già stato colà approvato nel 1262. da Paleologo. Ciò però non recherebbe stupore, se veramente in quell' anno Costantino avesse regnato in Costantinopoli. Ma egli è fuor di dubbio, che Michele Paleologo vi regnò fino al 1283; tempo, in cui assunse quell' Impero Andronico II. suo figlio. Benchè però sia vero, che questi siasi fatto coronare coi suoi due fratelli Michele e Costantino, onde si possa dire esser questo il Costantino della prefazione, sarà sempre ciò opposto all' epoca indicata, e alla probabilità d'aver egli solo potuto autorizzare l'approvazione senza dei suoi due fratelli.

§. 32. Sarebbe inutile di proseguire la confutazione dell' epoche, nelle quali vuole l'autore della prefazione, che siano stati approvati i capitoli del *Consolato del Mare* in Genova, in Marsiglia, in Brandi, in Rodi, ed in Majorca, giacchè abbastanza v'è da dubitare della lealtà della medesima

da quanto ho finora notato sull'altre; laonde è da credere, ch'essa siasi composta a capriccio dal compilatore o raccoglitore di queste leggi, il quale ha forse creduto di accrescerle il pregio corredandola di tante nobili testimonianze, che n'autorizzassero il merito. Resta però sempre il dubbio intorno alla vera origine del Consolato, e qual nazione abbia avuto il merito di pubblicarlo.

§. 33. Le prime edizioni italiane accennano, che il Consolato fosse tradotto dall' idioma Spagnuolo. Stefano Cleirac nel *Guidon de la Mer* lo vuole composto in lingua Catalana. Vinnio però nelle *Note a Peckio*, Du-Cange nel suo *Glossario* alla voce *Consules*, ed Eineccio loc. cit. lo citano sempre in lingua italiana.

§. 34. In tanta incertezza e varietà d' opinioni sopra d'un punto così interessante la giurisprudenza navale d'oggigiorno, ho dovuto ricorrere alle Cronache, ed agli Annali de'tempi di mezzo, onde assicurarmi della verità ed avvalorar la mia idea,

la quale mi porta a credere, che il *Consolato del Mare* non abbia potuto essere se non che produzione de' Pisani.

§. 35. Dopo il Mille divenne Pisa il più ricco emporio del Mediterraneo, di cui n' era pressochè padrona e dominatrice (1), e l'istoria ci assicura delle guerre, ch'essa sostenne con gloria contro delle nazioni più potenti dell' Europa mercè le sue armate navali, di cui era provveduta (2). L'Orien-

(1) Pisanorum praeterea clarissimam famam fecere bella cum maximis populis, summisque Principibus terra, marique gesta, quae tantis eos laudibus celebravere, ut privilegio quodam maris Domini vocarentur. Io. Florent. in *Vita Simon. Saltar. Archiep. Pis.* Così pure scrissero l'Ammirato *Istor. Fiorent.* lib. 17. ed il Villani *Ist. Fiorent.* lib. 7. cap. 82. tom. 13. In Italia tres fuere praepotentes maritimis in rebus urbes, Pisa, Genua, Venetiae. Eo magnitudinis rem Pisanam hac in parte evectam memorant, ut centum eorum familiae totidem rostratas naves privato sumptu edificasse, et exornasse ad bellum Ligusticum dicantur. Klock. *De aerario* lib. 2. cap. 25.

(2) Prima che il Pontefice Giovanni XVIII. pubblicasse l' Indulto, col quale invitava le Potenze Cattoliche alla liberazione del Regno di Sardegna dalle mani de' Sa-

te e l'Occidente erano pieni del suo nome, giacchè vi possedevano in forza della po-

raceni, che l'aveano occupato, concedendone il dominio ai ricuperatori, i Pisani col maggiore sforzo delle loro armi ed armate navali avevano già fatti sentire nell'anno 1003. a quei barbari gli effetti della loro possanza sotto la condotta di Vittore Ricucchi. Roncioni *Ist. Pis.* MS. lib. 2. Prosiegue indi a dire il Gazzano *Istoria di Sardegna* lib. 3. cap. 3., che pubblicato in seguito quell'Indulto Pontificio siano stati i Pisani i primi a muoversi a questo invito. „I Pisani (dic'egli ivi), nazione che in quei tempi incominciava a fare sul Mediterraneo una qualche figura di Potenza rispettabile."

Dalla stessa *Storia* MS. del Roncioni ricavasi, che l'Ammiraglio della grande spedizione in Sardegna fu Bartolommeo Carletti; che questi vi spianò Turrita (ossia l'antichissima Città di Torres, Colonia Romana), battè Sassari (mia cara Patria), sconfisse l'Armata di Mosetto (non già Musatto, come scrive il Gazzano), *A Largè ora Algheri*, superò Oseo (Orosei) ed Orista (Oristano), e rimase padrone dell'isola. Aggiunge la stessa Storia, che poi rioccupata l'isola da Mosetto, fu esso colà nuovamente sconfitto dalla flotta Pisana sotto il comando di Raimondo Seccamerenda nel 1013., che fu un'altra volta discacciato da quel Regno da Marchionne Masca nel 1016. e nel 1017., poi nuovamente attaccata e distrutta la di lui flotta sotto la condotta di Bondo Benigni. I Pisani erano così potenti e tanto

tenza, che acquistarono mercè l'immensità del loro commercio marittimo, molte città ed isole. Le continue navigazioni, le vittorie riportate ed il dominio d' altri mari dovettero in seguito far pensare seriamente i Pisani alla necessaria discussione de' frequenti casi marittimi, e stabilirvi un Corpo di legislazione, che provvedesse ai loro bisogni, come fecero assai più in antico i Rodiani. E chi potrebbe negare ad un popolo, cresciuto ed esercitato nel commercio e nella navigazione, delle leggi regolatrici che sono l'unico mezzo, e l'istrumento principale per aumentar l'uno, ed incoraggir l'altra!

in grado di resistere colle loro armi e numerose flotte ai Principi più forti e guerrieri, che nell'anno 1267. il Romano Pontefice scrisse ad Enrico fratello del Re di Castiglia, da cui si tentava l'acquisto della Sardegna, ne' termini seguenti: „ Quoniam ad Regnum Sardiniae „ tuos oculos direxisti, scire volumus, quod multo tibi „ utilius judicamus id non aggredi, quod multis sumptibus indigeret, praesertim cum Pisanos haberes adversarios." Mattei *Sardinia sacra* cap. 2.

§. 36. Questa induzione però è troppo generica, e può appropriarsi ad ogni nazione marittima. Sarà dunque d'uopo di appoggiare la mia opinione ad autentici documenti, che ne dimostrino il fondamento. Serva a tal riguardo l'autorevole testimonianza di Costantino Gaetani, Abate Benedettino, nelle *Annotazioni alla Vita di Gelasio II.* tomo 3. part. 2. pag. 402. presso il Muratori *Rer. Italic.*, nelle quali egli scopre l'epoca giusta dell'origine del *Consolato del Mare*.

§. 37. Colmando esso d'elogj la Repubblica Pisana, cerca di confermare il suo sentimento con un'antica testimonianza di Gio. Carlo Fiorentino, producendola colle parole medesime di questo scrittore, nella quale si loda al sommo la saviezza dei Pisani, e si encomiano le guerre marittime e le vittorie riportate da loro, onde meritassero il nome di padroni del mare. Soggiugne quindi il Gaetani avere la Repubblica di Pisa giustamente meritato tal nome,

e per i privilegj degli Imperatori (1), e per li pubblici trattati che stipulava colle

(1) L'Imperatore Federigo I. nel 1161., Ottone IV. nel 1209. e Federigo II. nel 1220. confermando gl' imperiali amplissimi privilegj conceduti alla Repubblica Pisana, s'espressero in tal guisa nei loro rispettivi diplomi. „Pisanorum merita merito respeximus, praesertim cum per suam industriam, et virium potentiam, honorem, et gloriam Imperii, atque Reipublicae ipsi prae caeteris gloriose semper adauxerint, et semper adaugere proposuerint. Quanta fidelitate, et probitate Pisana Civitas a prima sua fundatione caput suum inter alias Civitates extulerit, quanta etiam constantia Divis Antecessoribus nostris, Regibus Romanorum, et Imperatoribus fidelissime serviendo perseveranter adhaeserit, Nos per multa scripta, et relationes saepius audivimus, et insuper ex ipsorum operum attestatione id ipsum luce clarius constat." Arrigo Re di Gerusalemme, e di Cipro concesse il Consolato, ed altri privilegj ai Pisani con suo diploma del 1291. del tenor seguente: „In nomine Sanctae et Individuae Trinitatis Patris, et Filii, et Spiritus Sancti. Amen. Noi Arrigo per la gratia di Dio, XIII. Re di Jerusalem, et Re di Cipri, facemo a sapere a tucti quelli che sono et saranno, che noi di gratia spetiale per noi et per li nostri heredi havemo conceduto, et concediamo al Comune di Pisa, et a ciaschuno Pisano che è, et che sarà stagnante, andante, venente, intrante, et esciente in nostro dicto Rea-

Potenze più cospicue di quei tempi (1), e per l'acclamazione degli altri popoli (2)

me di Cipri di che condictione Pisano sia, di salvarlo, et guardarlo in nostro dicto Reame di Cipri, et in de li nostri porti. Anchora li havemo facto gratia spetiale chellino in tucto lo nostro Reame di Cipri possano havere Consulo, et far portare bastone, et fare ragione di tucte cose, salvo di facto di giustitia, et di Borghesia, et che tucti quelli channo, o haranno in nostro Reame, salvo nostra Signoria, a giustitionare con alchuno Pisano debbono andare per davanti lo suo Consulo. Et che tucta fiata che 'l dicto Consulo vorrà mandare per suo Messo alchuno suo Pisano in nostra pregione, che nostra gente a la volontà del dicto Consulo lo debbiano mectere, et tenere, etc.

(1) Fin dall'anno 1100. si stipulò un trattato di pace tra i Pisani, e l'Imperatore Alessio colle seguenti condizioni: che le navi Pisane non fossero mai offese in tutta l'estensione dell'Impero d'Oriente: che i mercanti Pisani avessero in Costantinopoli una loggia, una contrada, un fondaco, ed una chiesa per la loro nazione; che potessero creare un Console al quale si spettasse di decidere tutte le differenze che tra di loro nascessero, ec. V. Codin. *Curopalata de Mensa Imperatoris* cap. 7. n. 9.

(2) Muratori *Rer. Italic. script.* tom. 3. pag. 402. col. 2. lit. C. ivi. Et jure quidem merito Pisani, et Imperatorum privilegiis, et populorum acclamationibus maris

giacchè fra gli altri motivi furono i primi i Pisani a procurare, che il treno della navigazione ed il traffico marittimo venissero ad essere regolati da un certo numero di leggi, le quali fossero bastevoli a mantenere la buona fede ed a fissare la norma de' contratti marittimi (1). Assicura pure lui stesso esser ciò appoggiato al sentimento di Claudio Niccola Fabricio Peirescio, letterato Francese de' suoi tempi, e prosiegue indi a narrare come fatto indubitato, che compilatosi dai Pisani il Corpo delle Co-

domini dicti sunt: tum quia ante sacrum illud Maximi Pontificis Urbani II. classicum (quo Terra Sancta vestigiis Domini Nostri pressa nomini Christiano fuit restituta) Pisani Saracenas illas regiones occupantes iteratis classibus, ac validissimis armis centum fere per annos, soli jam exagitaverant, eorumque vires attriverant. Tum quia tam in Occidente quam in Oriente, quamplures et maritimas civitates, et oppida, ac loca, atque insulas possiderent.

(1) Soli Pisani (dice il citato Gaetani presso il Muratori loc. cit.) promotores extiterunt, ut mare, quod antea nullis legibus navigabatur, certis in posterum ejus navigatio coërceretur.

stituzioni marittime, che aveva il nome di *Consolato* quantunque fosse già stato approvato dalla loro Repubblica, tuttavia come uomini religiosi e divoti della giustizia abbiano stimato proprio di sentir su tal punto il parere della Sede Apostolica (1). Quindi aggiugne, che si trasferissero a Roma per tal oggetto e segnatamente ai piedi di Gregorio VII., cui domandarono di dar forza di legge a quelli Statuti colla sua sanzione, e che finalmente condisceso il Santo Padre alle loro brame confermasse i medesimi nella Basilica Lateranense il primo di Marzo dell'anno 1075., avendo eziandio

(1) Id quod etiam optime animadvertit suis ad me datis literis, vir sane eruditissimus, clarissimusque Claudius Nicolaus Fabricius Peyrescius Gallus, de literis, deque literatis bene meritissimus. Et quando sine Apostolica Petri facultate nihil unquam boni fieri potest, Pisani (potentissimae etiamsi eorum Reipublicae voluntas adesset) nihilominus ut religiosi summum Reipublicae Christianae Antistitem ea de re in primis consulendum decrevere. Murat. loc. cit.

in tale occorrenza i Romani giurato di osservarli per sempre (1).

§. 38. Lo stesso afferma il Bettinelli, che trascrisse l' autorità del primo nella sua opera del *Risorgimento d' Italia* al tom. 3. pag. 84. ivi „ Diede ella (Pisa) in mano a „ Gregorio VII. nel 1075, perchè le appro„ vasse, le Leggi nautiche da lei compila„ te, che per tale approvazione divennero „ un Codice marittimo per gl' Italiani: ne „ ebbe pure di mercatura."

§. 39. L'eruditissimo sig. Fanucci in una sua *Orazione Accademica sull' Istoria militare Pisana* fatta di ragion pubblica nel 1788. corrobora maggiormente questa mia opi-

(1) Adeunt itaque Romam, Gregorium VII. Papam conveniunt, aguntque cum illo, ut a Sanctitate Sua vim reciperent eae maris leges, ordinationesque. Annuit Sanctissimus Pontifex, easdemque confirmavit in Basilica Sancti Joannis Lateranensis Kal. Mart. anno Christi 1075. confirmatasque mox Romani juramento observare perpetuo se obstrinxerunt. *Vita Gelasii II.* ex MS. Bibliot. Ambrosianae Pandulphi Pisani cum comment. Constant. Cajet. presso il Muratori tom. 3. *Rer. Ital.* pag. 367.

nione; giacchè egli crede in una delle sue note alla pag. 70. esser fuor di dubbio, che molto si attingesse da tal'opera delle Leggi nautiche della Repubblica di Pisa; ed in fatti (esso prosiegue) il Valsecchi in *Epist. de veter. Pis. civit. constit.* dice, che realmente contengonsi nel *Consolato del Mare* rispetto alle cose sostanziali e più importanti le disposizioni medesime, che si leggono nell'antico *Breve Maris* ossia *Breve Consulum Maris* di Pisa. E vaglia il vero, gli Statuti della città di Pisa compilati nel secolo XI. contengono parecchie leggi ed ordinazioni sopra delle materie marittime, e n'enunciano varie di tempi ancor più rimoti. Nel pubblico Archivio Pisano (come io stesso ho ultimamente verificato, mercè la compiacenza di quel Magistrato Civico, che me ne accordò la permissione) trovansi pure al presente tre Codici intitolati: *Breve Curiae Ordinis Maris*; *Reformatio ejusdem Curiae*; *Brevia Curiae Ordinis Maris, Curiae Mercatorum, et Artium Civitatis Pisarum*; i quali Codici, quantunque

assai posteriori ai preaccennati Statuti municipali, mentre il primo porta l'anno 1337, tuttavia si rileva esser compendj e riforme d'un Corpo di Leggi nautiche molto più antico. Parmi perciò non potersi mai controverter di fatto, che antecedentemente a quella compilazione fatta dai Mercanti Aragonesi delle Consuetudini marittime col nome di *Consolato del Mare*, avessero i Pisani un Corpo di Leggi marittime formato fin dal tempo, in cui tenevano essi la maggior potenza sul Mediterraneo, e che l'uso d'un Tribunale per risolvere le controversie della gente di mare fosse presso i Pisani di gran lunga anteriore a qualunque simile istituzione di altri popoli commercianti.

§. 40. Il Capmany in una sua opera spagnuola che ha per titolo *Memorias Historicas sobre la marina comercio y artes de la antigua Civdad de Barcelona* tom. 1. lib. 2. cap. 1. pag. 153. pretendendo di rivendicare l'origine del *Consolato del Mare* a favore dei Barcellonesi contra i Valenziani, che

se l' attribuivano esclusivamente ad ogni altra nazione, riporta alcune ragioni e documenti in suo favore con molto successo, ma non è riuscito egli di toglierne la gloria ai Pisani, ai quali non può far a meno di accordarne la prima origine, come dice egli, in ossequio della verità (1). Persiste

(1) Pag. 179. ivi. „En obsequio de la verdad debemos acomodar en parte nuestro dictamen al pensamiento de „Constantino Cayetano en sus comentarios à la vida „de Gelasio II. natural de Fisa." Ed alla pag. 180. e 181. ivi. „Muy bien pudieron los Pisanos ser los „primeros que instituyessen algunas ordinaciones maritimas relativas a su pays, i tal vez las primeras „escritas de aquella epoca (seculo XI.); mas no nos „consta si son las mismas, que hoy componen el „cuerpo legal del Consulado, o si son parte de ellas „en la substancia, y expression. Los Pisanos pudieran ser los primeros que escribieron un Codigo Maritimo sin que este sea el mismo, que hoy se conoce „con el titolo de Consulado del Mar. Lo cierto es, „que quando se emprendiò la compilacion por los prohombres de Barcelona habrian mudado ya mucho las „cosas, atendidos los usos, y practicas que se habrian „adoptado en las Civdades del Mediterraneo, desde „que los Pisanos pusieron la primera piedra al edificio, que los Barceloneses provistos de mas materia-

però nel credere, che i Pisani potessero essere i primi li quali scrivessero un Corpo di Leggi marittime, senza che questo sia lo stesso di cui si tratta, ma che i Barcellonesi abbian compita l'opera, ponendola nello stato in cui ora si trova; che val quanto dire, essere la Collezione, che ora abbiamo per le mani, opera de' Barcellonesi.

§. 41. Lo scrittore Spagnuolo prende in tal parte uno sbaglio nel contare tutti li capitoli contenuti nella Collezione del Consolato d'oggi giorno per lo stesso antico Consolato riconosciuto dalle indicate nazioni fin dal 1075., giacchè in allora non conteneva esso che soli 294 capitoli, da me con giusto fondamento attribuito ai Pisani. Le quattro aggiunte fattevi in appresso da Francesco Celelles, che ne fu il compilatore in

„les supieròn conducir." Il temperamento preso dal Capmany a favore dei Barcellonesi non sarebbe fuori di proposito per comprovare la sua opinione, ma le prove contrarie che sono per addurre ne' susseguenti paragrafi l'escluderanno affatto.

lingua Catalana, e che veggonsi ora stampate unitamente ai primi in Barcellona nel 1502., e poi colà ancora ristampate nel 1592. nè furono adottate, e giurate dalle dette nazioni, nè ebbero mai altro vigore se non se di servir di regola ai giudici del Consolato di Barcellona per cui erano emanate. Consiste la prima nei privilegi del Re D. Pietro III. d'Aragona concessi nel 1340. La seconda, ch'è senza data, è dei Consiglieri di Barcellona per regola de' Consoli Aragonesi in Sicilia. La terza è degli istessi Consiglieri sovra alcuni casi del mare e le assicurazioni marittime del 1484. La quarta unisce delle ordinazioni tratte dalla Collezione col titolo *Recognoverunt Proceres*, fatta, cioè, da uomini assennati, e pratici nelle epoche del 1271., 1432., e 1481., le quali unite insieme formano ora la Collezione contenuta sotto il titolo di *Consolato del Mare*. La stessa introduzione di cotesto libro apposta alle edizioni suddette esclude le congetture del Capmany, giacchè suppone essa il Conso-

lato assai più anteriore allo stabilimento del Magistrato Consolare in Barcellona ivi. *Aquestes son los bons establiments, et los bones costumes que son de fet de mar, que los sabis homes que van per lo mon ne comenzaren a donar a nostres antecessores, los quals feren per los libres de la sabietat de los bones costumes*, che vale in nostra lingua: Questi sono i buoni stabilimenti, e i buoni costumi degli affari marittimi, che degli uomini pratici li quali vanno pel mondo cominciarono a comunicare ai nostri antecessori, e li composero coi libri della prudenza e dei buoni costumi.

§. 42. Non potrà porsi in dubbio quanto io asserisco dacchè dimostro in conformità di quanto ho sovra accennato, che i Barcellonesi non conobbero tra di essi alcun Magistrato Consolare per gli affari marittimi prima del secolo XIV., mentre dalla Collezione Diplomatica Spagnuola n. 248 e 275. pag. 368. consta, che solo in tal epoca il Re D. Pietro III. d'Aragona concedette al Corpo de' commercianti di Barcellona la

facoltà di eleggersi tra di loro due soggetti a pluralità di voti per procuratori, ossian giudici e amministratori delle contrattazioni, salva sempre la giurisdizione della Potestà ordinaria (1). Nè poteva ciò essere

(1) Tanto assicura lo stesso Capmany loc. cit. tom. 1. lib. 2. pag. 153. ivi. „A estos des monumentos de la pri„mera institucion del Jusgado mercantil siguen otros „testimonios no menos autenticos que a demas de con„firmar su existenzia y exercicio a principios del Siglo „XIV. nos anuncian a sus jueses con el titulo ya de „Consules del Mar en numero tambien de dos, però „a nominacion de los Magistrados Municipales en „cuyas manos juraban los empleos, que eran annua„les." Veggasi pure l'atto del giuramento, che li medesimi Consoli prestavano, esistente nell'archivio municipale di Barcellona, al libro intitolato *Bolsa del Concells, ordinacions y letres*, ab an. 1301. ad an. 1303. foglio 12. 48. e 62. art. 1. ivi. „Die Veneris Nonas Januarii an. Dom. MCCCII. Conciliarii, et probi homines civitatis Barchinonae elegerunt in Consules maris ejusdem civitatis P. de Olivaria, et G. Deuslomde cives Barchinonae, qui juraverunt in praesentia Conciliariorum per Deum, et ejus sancta quatuor evangelia manibus eorum corporaliter tacta, bene et legaliter se habere in ipso Consulatu, non inspecto honore, amore, vel timore alicujus."

altrimenti, imperciocchè il *Consolato del Mare*, è fuor di dubbio, ch'era stato compilato, e conosciuto universalmente fin dall'anno 1075. come ho dimostrato, e come porta la sua stessa epigrafe. I Barcellonesi coll'ajuto dei Pisani appena in tal epoca cominciavano a scuotere il giogo Saraceno, ed aveano chiuso il mare colle continue piraterie ed incursioni degli stessi Saraceni delle Isole Baleari. E chi crederebbe dunque, che in tali circostanze possedessero già la scienza delle contrattazioni marittime, e la giurisprudenza navale, quando è fuor d'ogni dubbio, che in quei tempi non erano ancora i Catalani sortiti dalla sfera di semplici pescatori?

§. 43. È parimente certo che i Barcellonesi non principiarono a frequentare le scale del Levante, che nel secolo XIII., tempo in cui intrapresero la navigazione mercantile e ad aver qualche cognizione degli affari marittimi. Nei capitoli 75. e 76. del Consolato si dispone positivamente del nolo, che il mercante imbarcato sulla nave

dovea pagare pel suo letto, equipaggio, e servitore nei viaggi d'Acri, d'Alessandria, d'Armenia, di Barbaria, e di Spagna (1). I Pisani esclusivamente e con molte prerogative frequentavano quelle parti anche prima del secolo XI. in cui erasi già posto in osservanza il *Consolato del Mare*, ed a loro solo riguardo sarà emanata una tal legge, che poi essi comunicarono ai Barcellonesi dopo la presa di Majorca nel 1115., lasciandoli quelle leggi che erano già in osservanza tralle nazioni commercianti sul

(1) *Cons. del mare* cap. 75. ivi. „Patron di nave è tenuto a mercanti di portare la cassa, e letto, e suo servente e compagno sufficiente nel viaggio, dove andar debbe, e debbali dar loco dove dorma, e se gli mercanti daranno tanto poco nolo, cioè a sapere se anderà in Acri, in Alessandria, in Armenia, in Barbaria, o in Spagna, o nelle bande di quelle parti, o ne verrà, se darà li 10 Ducati d'oro larghi in giù di nolo, no gli debba essere tenuto il patron di nave portare cassa, nè servitore, nè compagni senza nolo, nè debba avere loco di mercanti." Cap. 76. ivi. „Se nave, o altro legno vâ in Barbaria, o in Spagna, o che venghi, il mercante non dà venti pesanti di nolo per la medesima ragione di sopra."

mare, per regolare la loro appena nascente navigazione (1).

§. 44. Esclusa in tal modo la compilazione del *Consolato del Mare* che il Capmany ha preteso attribuire ai suoi Barcellonesi, è d'uopo ch'io mi accinga a dimostrare con qual fondamento, oltre alle già indicate ragioni, ho preteso di darne il vanto alla sola Repubblica Pisana, da me creduta la prima nazione che lo compilasse, ed osservandolo abbia dato l'esempio alle altre nazioni marittime di adottarlo.

§. 45. Il *Breve Maris* Pisano pubblicato l'anno 1323. stile pis. esistente nell'Archivio de' Signori Priori di Pisa ora Archivio comunitativo, da me visitato, ha la seguente epigrafe. „Questo è lo Breve dell'ordine del mare della città di Pisa, et del suo

(1) Accesserunt Pisani Majoricae primum anno 1115. deinde Pisis 1118. eas ipsas etiam maris leges juramento corroborantes, mox secuti Reges, et Principes alii, Respublicae insuper, et Populi tum occidentales, tum orientales id ipsum praestiterunt. Constant. Cayet. apud Murat. tom. 3. *Rer. Ital.* pag. 367.

Contado, et della Corte del dicto ordine per li socto scripti homini savi, et discretti del dicto ordine, et in quello ordine jurati, cioè Ser Matteo Gatto etc., et tutto lo dicto Breve approvato et rattificato fu per lo Consiglio del Popolo di Pisa per ciò facto in della ecclesia di Sancto Sixto in del mille trecento vinti tre sextodecimo Kalendas May indictione quinta etc." Consta questo Breve di 192 capitoli, ai quali se ne aggiunsero poi degli altri nei tempi successivi sotto il titolo seguente: „Questi sono li capitoli del Constituto dell'uso della città di Pisa, li quali partengono alla Corte del mare," e sono li medesimi nei Costituti degli usi compilati l'anno Pisano 1161. esistenti in lingua latina (1) colla seguente rubrica ris-

(1) Questa è una prova contraria a quanto si asserisce dal Casareggi, dal Targa, dal Card. de Lucca, dal Rocco, dal de Hevia, e dal Raudense, dal Mornac, e dal Sandi, li quali tutti, copiandosi l'un l'altro, credono il *Consolato del Mare* opera de' Catalani, perchè le copie stampate dai medesimi vedute erano scritte in tal lingua. Si sa per altro, che tutte le leggi promulgate in quei tempi, erano estese in lingua latina, come

pettiva *De naulo navium: De jactu navium: De rebus quae inveniuntur in navi: De damno navi dato ab altera navi*, li quali si ordinò di tradurli in volgare, ed inserirli nel detto Breve, come si riscontra dal cap. 84. ivi. „Anco juro, che infra du mesi dalla intrata del mio ufficio faroe li capitoli del Constituto, tutti li quali parlano del facto del mare, riducere, et scrivere, et porre volgarmente in del presente Breve, sicchè dubitazione per innanti non nasca."

§. 46. Cotesti capitoli sono del tutto conformi nelle cose che trattano al contenuto di quelli compresi nella Collezione del *Con-*

si osserva nelle Leggi de' Longobardi, negli Statuti municipali, e nel *Breve Maris* di Pisa; e su tal fondamento il Gaetani meno distante da quell' epoca, lo nomina prima d' ogn' altro in latino, secondo le copie che in quei tempi avea egli osservate, loc. cit. ivi. „Extant ipsae maris ordinationes lingua latina, italica, provenzali, sive gallica, narbonensi et catalana, tum manu exaratis, tum impressis codicibus evulgatae. Quibus multo fusius ostenditur, quod nos brevius asseruimus." Apud Murat, tom, 3. *Rer. Ital.* pag. 367.

solato del Mare, li quali quantunque al dì d'oggi si veggano in numero maggiore, è però certo che molti di essi vi furono aggiunti nelle posteriori edizioni. Diffatti nella Collezione pubblicata dal Casareggi colle sue dichiarazioni si osserva, che li primi 44. capitoli vi furon prodotti dal Consolato di Valenza, come si dichiara ivi dallo stesso Casareggi (1), li quali mancano nella Collezione stampata in Venezia nel 1539. Nell' altra poi stampata parimente ivi vi sono aggiunti 20 capitoli col titolo di *Ordinationi per la sicurtà maritti-*

(1) Casareggi *Spiegazione* al cap. 44. ivi. „Sin qui li capitoli del Consolato appartengono, come si è veduto, per lo più al modo giudiziario praticato dalla Corte, e Consoli di Valenza; ma da questo capitolo in appresso si comincieranno a vedere le buone leggi, che sono state stabilite da uomini pratici, e prudenti intorno al buon regolamento della navigazione ec." Più specificatamente poi nel discorso 4. n. 15. *De comm.* parla su tal punto nel modo seguente: Quia dictus Consulatus, uti leges particulares civitatis Barcinonensis, non sunt attendendae in aliis mundi emporiis, nisi eas de consuetudine receptas fuisse probatum fuerit, etc.

ma, le quali non si trovano comprese nell' edizione fatta dal Casareggi, giacchè come dic'egli nella sua prefazione, „gli altri che ai suddetti vanno congiunti, non sono che disposizioni particolari di Barcellona fatte nei tempi appresso, le quali sendo stampate tutte in un libro, han data occasione a molti di crederle per una continuazione del Consolato del mare."

§. 47. I capitoli del Consolato che si ha oggi per le mani, ne derogano altri antecedenti, che la varietà de'tempi, o delle circostanze del commercio marittimo esigevano. Si legge in fatti al cap. 64. ivi. „Et per le ragioni di sopra dette fecino questa menda li nostri antecessori, acciocchè contrasto non possa essere intra li mercanti, e li buoni homeni." Al cap. 69. ivi. „Li nostri antecessori, i quali in prima furono, et cominciorno andare per il mondo, volsero chiarire questo modo . . . . . . et per le ragioni sopradette ferono questa menda, et questo chiarimento, li nostri antecessori, perciocchè contrasto, nè fatica, nè male

non possa esser infra li patroni delle navi, o navilj, e li mercanti che vanno per il mondo." Al cap. 129. ivi. „Et per la ragione di sopra detta, gli buoni uomini, quali prima andorno per il mondo volsero in questo modo chiarire;" ed al cap. 209. ivi. „E per le ragioni di sopra dette gli nostri antecessori hanno fatta questa menda per gli contrasti che ci possono intervenire." Si osservi quanto lo stile di queste deroghe, o vogliamo dire riforme di leggi sia simile alle sovranotate proteste, che i Consoli del mare di Pisa erano soliti di fare nell'atto del loro giuramento, e si verrà tosto a comprendere, che gl' indicati capitoli del *Consolato del Mare* non potevano non essere opera de' Pisani di quei medesimi tempi, nei quali esso fu promulgato, ed universalmente conosciuto.

§. 48. In conferma di quanto ho finora esposto, ella è finalmente degna d'osservazione l'uniformità della dispositiva, e delle espressioni che riscontransi in una legge del citato *Breve Maris* di Pisa, colla legge

3. compresa nel titolo delle Pandette *Ad Legem Rhodiam de jactu*. Nel capitolo del detto Breve, che principia *Cum arbor*, leggesi la seguente disposizione: *Cum arbor navis incisa fuerit pro mercibus, et navi liberanda, vel aliud instrumentum navis, removendi comunis periculi causa, dejectum est, per libram damnum adaequetur* (1). La citata legge 3. ff. *Ad Leg. Rhod. de jactu* prescrive lo stesso ne' seguenti termini: *Cum arbor aut aliud navis instrumentum, removendi comunis periculi causa, dejectum est, contributio debetur*. Posta una tale notabile somiglianza di disposizione in coteste due leggi, nessuno potrà mettere il minimo dubbio a credere, che i Pisani avessero attinto dalle Leggi Rodie, contenute nella Pandette già poste in uso in tutta l'Italia fin dal secolo VI. (2), una gran parte delle Leggi

(1) Il disposto del *Consolato del Mare* è in tutto simile a cotesta legge ai cap. 94., 193. e 194.

(2) Donato da Asti nella sua opera *Dell' uso ed autorità della ragion civile* lib. 2. cap. 1. pag. 8. indica il tempo preciso della pubblicazione del Corpo delle Leggi

marittime ch'essi adottarono, e giurarono nel secolo XI. come ho dimostrato.

civili in Italia: ivi. „Portiamo opinione, che il Codice, l'Istituzione, e Pandette vi fossero mandate in Italia intorno all'anno 537. che fu la prima volta presa Roma da Belisario, ed il libro delle Novelle dopo l'uccisione di Totila, ed intiero fugamento dei Goti dall'Italia; come il tutto si fa conoscere da una delle Costituzioni dell'istesso Giustiniano, pubblicata l'anno del Signore 563., e trentasette del suo Impero, ec."

Dopo le famose letterarie dispute insorte nel corrente secolo sull'epoca del ritrovamento delle Pandette, prevalse l'opinione posta ultimamente nel suo vero aspetto con una eruditissima dissertazione dell'Abate Borgo dal Borgo nobile Patrizio Pisano, che le Pandette fossero già conosciute in Pisa prima del ritrovamento che di esse si fece nella città di Amalfi l'anno 1135. Ecco in qual maniera egli si esprime, dopo aver riportate le ragioni addotte dai celebri disputanti Brenemanno, Grandi, Tanucci, e Valsecchi, alla pag. 19. ivi. „Onde colla predetta multiplicità degli esemplari, che ho l'ardimento di proporre alla considerazione del mio cortese lettore, se mal non m'appongo, pare a me, che si potesse ancor conciliare la gran lite de' mentovati due celebratissimi Professori Pisani, stabilendo per concordia, che la città di Pisa n'avesse già il suo molto prima, e che poi nell'anno 1135. acquistasse ancor quello d'Amalfi. Nel qual supposto però

§. 49. Da quanto ho fin ad ora discorso potrò con giusta ragione asserire, che il Gaetani affermasse il vero scrivendo, che i Pisani fossero stati i promotori delle leggi marittime, poichè essi furono i primi a formare un Codice, ed a promulgarlo in Italia, d'onde venne in seguito portato, ed accolto da tutte le nazioni marittime per norma dei nautici generali interessi, adottandolo di mano in mano che l'estensione

converrà credere ancora, che dei due esemplari pervenuti in Pisa, sendosene uno solo salvato, da questo, che vi restò, unicamente avessero origine dipoi tutti quanti i libri dei Digesti, di cui presentemente abbiamo notizia; siccome per secondo argomento della sua nobil fatica, con ottime ragioni sostenne il sig. avv. Guadagni nell' accennato suo libro „ Tanto è consentanea al vero cotesta opinione del citato autore, quanto è certo leggersi nel prologo del Costituto Pisano dell' anno 1161 le seguenti espressioni „ Pisana itaque civitas a multis retro temporibus vivendo lege Romana, retentis quibusdam de lege Longobarda sub judicio legis propter conversationem diversarum gentium per diversas mundi partes suas consuetudines nisi scriptas habere meruit; super quas annuatim judices possint quos previsores appelavit etc." *Cod. dell' Archi. comunit. di Pisa* n. 1.

del loro rispettivo commercio ne dimostrava la necessità. Con ogni fondamento dunque chiamerò i Pisani i primi legislatori del commercio marittimo nel Mediterraneo nell' epoca sovra indicata, poichè l' enunziate prove convincono manifestamente l' erronetà degli autori da me di sopra citati ai paragrafi 13., 14., 15., e 40. su quanto essi suppongono intorno all' origine del *Consolato del Mare*, conforme altresì rilevai superiormente l' inesattezza della prefazione posta in fronte del medesimo libro in tutte pressochè le sue edizioni, come ho di già dimostrato.

ARTICOLO IX.

Delle Leggi Amalfitane.

§. 1. La città di Amalfi posta ne' confini dell' antica Lucania, e nel luogo istesso abitato un tempo dai Picentini, oggidì provincia di Salerno nel regno di Napoli, era bagnata dal mare nella maggior sua estensione; onde portava il nome di costa Amal-

fitana. Il suo numeroso popolo, le ricchezze, ed il fiorito commercio che praticava, cantato da Guglielmo Pugliese, la rendettero potente nel mare talmente, che si servì essa più volte delle sue forze navali contro dei Saraceni in soccorso de' Sommi Pontefici, come abbiamo dalla Storia de' tempi di mezzo (1). Le sue navigazioni verso l'Oriente eran continove, ed in grazia del traffico, che facevano gli Amalfitani co' Turchi, a' quali portavano delle merci nuove (2), furono sommamente favorite dal Califfo d'Egitto, da cui ottennero un posto in Gerusalemme, ove potersi ricove-

(1) Muratori negli *Annali* all'anno 1077, quando diedesi al Duca Roberto Guiscardo, la chiama *Città allora mercantile al sommo, piena d'oro, piena di popolo e di navi*.

(2) Inter eos autem, qui . . . loca praedicta tentaverunt, fuerunt viri de Italia, qui ab Urbe, quam incolunt, dicuntur Amalphitani . . . Hujus regionis habitatores, ut praediximus, primi merces peregrinas, quas Oriens non noverat, ad supradictas partes lucri faciendi gratia inferre tentaverunt. Guglielmo Arciv. di Tiro *Storia delle guerre di Terra Santa* lib. 18.

rare nei loro viaggi frequenti; e ciò fu il motivo dipoi, che diede luogo all'istituzione dell'Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme, cotanto celebre nella Cristianità (1).

§. 2. Il Mare Mediterraneo essendo continuamente navigato dagli Amalfitani diede occasione ad essi di procurarsi per ogni dove degli stabilimenti, onde riporvi le loro merci. In Sicilia n' ebbero molti: in Palermo vi possedevano un subborgo; Siracusa, Messina ed altre città di quell' isola conservavano i granai ed i panni, che portavano il nome di Amalfitani. In Costantinopoli ebbero la chiesa di S. Andrea con un quartiere, con molti privilegi ed esenzioni. L'Oriente era pieno di essi, nè si vedevano altri negozianti e navigatori in Antiochia, in Alessandria, nella Sorìa nell' Arabia, nelle Indie e nell' Affrica, che gl' industriosi Amalfitani, i quali furono i primi a portarvi nuove merci e manifatture (2).

(1) Sigonio *De Regno Ital.* lib. 9. pag. 387.

(2) *Urbs haec dives opum, populoque referta videtur.*
Nulla magis locuples argento, vestibus, auro.

Enrico Brenckmanno Giureconsulto Olandese dopo la sua *Storia delle Pandette Fiorentine* ec. descrive in due eruditissime dissertazioni le grandezze di codesta città, e il suo famoso arsenale, di cui se ne vedevano ancora le vestigia verso la fine del secolo XVI., i suoi porti sicuri e i suoi lidi.

§. 3. Premesse tali notizie non può sembrar estraneo il pensare, che essendo tanto celebri gli Amalfitani nella navigazione e commercio marittimo, tanto ricchi e potenti, quanto ben accolti e favoriti dalle nazioni, colle quali lo esercitavano, abbiano dettate delle leggi proprie alle loro circostanze. La lunga esperienza, i pericoli sofferti, la frequenza de' casi di controver-

Portibus innumeris hac plurimus Urbe moratur
Nauta maris, ceolique vias aperire paratus.
Huc et Alexandri gens haec freta plurima transit.
Hic Arabes, Indi, Siculi noscuntur, et Afri.
Haec gens est totum prope nobilitata per orbem,
Et mercanda ferens, et amans mercata referre.
Guglielmo Pugliese nel lib. 3. del suo *Poema Istorico*.

sia nel traffico avran dovuto obbligarli a pubblicare de' regolamenti su tal materia. Se fosse vero, come alcuni scrittori lo pretendono, che la Bussola sia stata inventata dagli Amalfitani e che io credo soltanto dai medesimi riformata (1), sarà vero altresì, che una nazione cotanto esperta nella navigazione abbia voluto regolarla con un Codice di leggi particolari.

§. 4. Martino Freccia scrittore del 1570, ebbe contezza della giurisprudenza navale chiamata la Tavola Amalfitana ed accerta, che aveva essa oscurata la Legge Rodia, onde a norma della medesima soltanto si decidevano gli affari marittimi, e che di più aveva essa vigore sino ai suoi tem-

(1) Veggasi la mia *Dissertazione sulla Bussola Nautica* recitata nella R. Accademia Fiorentina il dì 10. Settembre 1795. pubblicata colle stampe di Filippo Stecchi, nella quale ho dimostrato con prove incontrastabili che li primi inventori della Bussola furono i Francesi, e che gli Amalfitani avran potuto soltanto riformarla, ma che i soli Portoghesi la perfezionarono, e la posero eficacemente in uso colla scoperta del nuovo mondo.

pi (1). Ciò vien ad esser confermato dal suddetto Enrico Brenckmanno, facendo uso dell' autorità del Freccia. È però oscura l' epoca della formazione di cotesta Tavola, ed è parimente oscuro quali leggi contenesse, e da che tempo abbia avuto vigore in Amalfi; giacchè nessun altro ne parla se non se il solo prenotato scrittore, e dietro di lui il Signorelli nell' eruditissima sua opera *Della cultura delle due Sicilie* §. 7.

ARTICOLO X.

Delle Leggi d' Oleron.

§. 1. Conformandosi alle indicate leggi primitive compilò ogni popolo una particolar legislazione marittima adattata ai suoi usi

(1) In Regno non Lege Rhodia maritima decernuntur, sed Tabula, quam Amalphitanam vocant, omnes controversiae, omnes lites, ac omnia maris discrimina ea lege, ac sanctione usque ad haec tempora finiuntur. Freccia *De Subfeudis*. Vegganai pure il Giannone

e proprie costituzioni, i cui principj fondamentali erano però ricavati dall'antico diritto del mare.

§. 2. La Regina Eleonora Duchessa di Guienna, dopo del suo ritorno dal viaggio di Terra Santa, considerando che per tutto il Levante era in credito ed avea forza di legge il *Consolato del Mare* fece tosto compilar le sentenze e giudicati del Mare di Ponente sotto il titolo di *Regola d' Oleron (Rôle d'Oleron)* dal nome dell' isola situata nella detta sua provincia, affinchè servisse di norma nel decidere le questioni spettanti alla navigazione e commercio marittimo. In progresso di tempo il di lei figlio Riccardo I. Re d' Inghilterra, e Duca di Guienna accettò l'opera con varie altre decisioni concernenti la Marina mercantile,

Storia Civile ec. tom. 1. lib. 7. cap. 3. pag. 462 e segg., e Niccola Fortunato *Riflessioni intorno al Commercio antico e moderno del Regno di Napoli* lib. 1. cap. 4, ed il sig. Consigliere D. Paolo Jorio nella sua celebre opera intitolata *Storia del Commercio*.

conservandole lo stesso titolo di *Regola* ossia *Giudicato d' Oleron*.

§. 3. Per questa nuova aggiunta pretese il Seldeno (1), che il *Giudicato d' Oleron* sia un' opera Inglese pubblicata da Riccardo I. nella sua qualità di Re d'Inghilterra; lo che vien anco confermato da Blackstone (2). Ma basterà di dare un scorsa leggiera a quest' opera per convincersi, che i due scrittori Inglesi han voluto adulare la loro nazione, attribuendole falsamente la gloria di aver composta quell' opera, senza considerare, che la Regina Eleonora fu Duchessa, ed i suoi figli Duchi di Guienna, per cui la composero nel loro linguaggio nativo. Essa fu pubblicata verso l' anno 1150 mentre era ancora Eleonora moglie del Re di Francia Luigi il Giovane, da cui fu ripudiata, indi dichiarato nullo il matrimonio per cagion di parentela li 18. di marzo 1152 dal Concilio di Beaugencì,

(1) *De dominio maris* cap. 24. pag. 428.

(2) *Loix criminelles* chap. 33. tom. 2. pag. 224.

malgrado lo spazio di quindici anni in circa di coabitazione de' conjugi. Sposò essa dunque li 18. Maggio dello stess'anno Enrico Duca di Normandia e Conte d'Angiò, figlio di Goffredo il Bello o Plantageneto, poi Re d'Inghilterra. Riccardo I. terzogenito d'Enrico e di Eleonora non succedette a suo padre nel Regno d'Inghilterra che ai 3. di Settembre 1189, in cui fu coronato a Londra, e con ciò restò anche Duca d' Aquitania insieme con Eleonora, che era ancor viva. Oltre di che non avendo il *Giudicato d' Oleron* altro oggetto, che la navigazione ne' mari di Guascogna, e quella che si faceva da Bordò sino a Roano, senza alcun rapporto alla navigazione Inglese, si potrebbe dir tutto al più a favor degl'Inglesi, che Riccardo I. l'avesse pubblicato in qualità di Duca d'Aquitania astrattivamente da quella di Re d'Inghilterra (1).

§. 4. Basta riflettere un momento al con-

(1) Vinnio nella *Praefat. ad Peckium* e nei *Com. Ad. Leg.* 1. ff. *de Leg. Rhod.* Cleirac. *Us et Cout. de la mer. Introduct.*

tenuto in questo Codice per convincersi, ch'esso non fosse compilato se non se per la Guienna, e che non può appartener che alla Francia, giacchè fu opera di un vassallo di quella corona, il quale ebbe per oggetto una provincia, che era in quel tempo feudo del regno.

§. 5. Il *Giudicato d' Oleron* è compreso nella prima parte della Compilazione di Cleirac, che lo ha spiegato con un ottimo commentario; ma non si fa in esso alcuna menzione del contratto d'Assicurazioni marittime, e nulla di positivo viene indicato riguardo al contratto di cambio marittimo, forse non ancor conosciuto all' epoca di quella compilazione, o almeno non in uso per quelle parti.

ARTICOLO XI.

Delle Legge di Wisbuy.

§. 1. Dopo il *Giudicato d' Oleron* emanarono le Ordinanze compilate dai Mercanti e Borghesi della città di Wisbuy nella Svezia, e segnatamente nell'Isola di Gotland posta nel Mare Gotico ossia Baltico nella Diogesi di Limone o Lincossen. Questa città era anticamente la fiera ed il mercato più florido di tutta l' Europa; in oggi è pressochè rovinata.

§. 2. Furono queste Ordinanze nella loro origine adottate da tutte le nazioni settentrionali d' Europa (1). Nessuna di esse però ne conservò la data, che secondo il Seldeno *loc. cit.* non risale al di là dell' anno 1288.

§. 3. Gli scrittori del Nord pretendono, che le Ordinanze di Wisbuy siano più an-

(1) Olao Magno *Histor.* lib. 10. cap. 16. Baro Herbestein. *Rerum Moscovit. Comment.* pag. 118.

tiche del *Giudicato d' Oleron* (1). Cleirac nella prefazione al suo trattato *Us et Coutumes de la mer* sostiene fortemente il contrario, e la di lui opinione vien confermata dal Limier nella sua *Storia di Svezia* mentre assicura, ch' esse erano una volta tanto stimate nel Mar Baltico ed in tutti gli altri paesi settentrionali, quanto altrove le Leggi Rodie ed il *Giudicato d' Oleron* onde crede il Bouchand, che siano un supplemento di quelle, che chiamavansi *Rôle d' Oleron* (2). Ad ogni modo, al dire di Grozio (3), l' autorità di coteste leggi si estese per tutta la Danimarca e la Svezia, e fu adottata dalle nazioni al di là del Reno: *Lex Rhodia Navalis pro Jure gentium in illo mari Mediterraneo vigebat* (non avea forse ancora il Grozio cognizione del Consolato), *sicut apud Galliam Leges Olero-*

(1) Kuricke *Rubric. ad Jus marit. Hanseat.* pag. 687. Lubeck *De Avariis* pag. 105.

(2) Bouchand *Theorie des Traités de Com.* cap. 4. sec. 3.

(3) *Mare liberum*.

nis, *et apud omnes Transrhenanos Leges Wisbuenses* (1).

§. 4. L'articolo 45. di questa ordinanza dispone, benchè leggiermente, sul contratto di cambio marittimo, e l' articolo 66. parla delle cauzioni stipulate per le navi; donde si deduce, che il contratto delle Assicurazioni marittime principiasse di già ad introdursi fin d'allora nel commercio sotto la forma e nome di cauzione, e che perciò sia falsa l'opinione di quelli scrittori (2), i quali sostennero, che l'origine delle medesime non fosse più antica del quindicesimo secolo.

ARTICOLO XII.

Delle Leggi di Marsiglia.

§. 1. La città di Marsiglia, fondata dai Focesi popolo d'Asia sotto il Regno di Tarquinio Prisco Re di Roma, si governò

(1) V. Olao Magno, e l' Herhestein *loc. cit.*

(2) Stypman. *Ad Jus marit.* part. 4. cap. 7. n. 9. Giballin

fin da quei tempi in forma di Repubblica con tanta saviezza, e splendore, che meritò dalla grave penna di Cicerone il seguente elogio „ Cujus ergo civitatis disciplinam atque gravitatem non solum Greciae, sed haud scio, an cunctis gentibus anteponendam dicam . . . . . ut omnes ejus instituta laudare facilius possint, quam aemulari" (1).

§. 2. Il Mornac, ed il Giballino asseriscono, che all'esempio de' Rodiani li Marsigliesi aveano promulgate alcune Leggi nautiche state incise sulla pietra „ Eorum leges Jonico more erant publicè propositae" ma che l'ingiuria de' tempi le facesse perire (2).

§. 3. Quindi gli Statuti municipali che i Marsigliesi promulgarono nel tredicesimo

De Usur. lib. 4. cap. 11. art. 1. n. 3. Ansald. *De Com.* disc. 70. n. 6. Casareg. *De Com.* disc. 2 n. 3.

(1) Cicero pro Flacco cap. 26.

(2) Mornac ad leg. 9. ff. ad leg. Rhod. de jactu. Giballinus lib. 4. cap. 11. art. 2. n. 2. ivi. „ Quondam a Massiliensibus plurimae leges nauticae, instar Rhodiorum, conditae fuerunt; quas hodie ignoramus, eo quod vel injuria temporum, vel hominum ignavia perierunt."

secolo contengono sulla navigazione, e sui contratti marittimi molti capi degni dell'antichità la più rischiarata nella scienza del governo e della legislazione, e perciò bastevoli a mantenere, e sempre più eccitare nel cuore de' suoi cittadini quel sagace, e a un tempo stesso ardito spirito di commercio che rende Marsiglia ogni giorno più fiorita, ed il più ricco emporio del Mediterraneo.

ARTICOLO XIII.

Delle Leggi dell' Ansa Teutonica.

§. 1. La confederazione delle Città Anseatiche, detta Ansa Teutonica (1), ebbe principio in Brema città d'Alemagna nella

(1) Fu essa una comunione di privilegi e diritti di Cittadinanza chiamata in origine *Aensée Steden*, cioè *Steden* città, ed *Aenzée* sul mare, indi per abbreviazione *Anserche*, o *Anseschè*. I Francesi pronunziando ogni parola alla loro maniera dissero *Hanse Teutonique*, prendendo la voce *Hanse* per compagnia ed alleanza. Ragueau alla parola o vocabolo *Hanse*.

Bassa Sassonia l'anno 1164., e divenne in seguito tanto considerevole, che contava sotto la sua dipendenza sessantadue città oltre quelle, che vi si aggiunsero in appresso da più Stati d'Europa per l'immensità del commercio, che procurava ai confederati (1). La gelosia delle Potenze, il proprio interesse ed il tempo hanno ridotto codesta savia istituzione alle sole città di Lubecca, Amburgo, Danzica, Brema, Rostock, e Colonia.

§. 2. I Deputati di codesta confederazione conoscendo il bisogno d' una legge particolare per gli affari del suo commercio marittimo, stabilirono in un'assemblea generale alcuni regolamenti sulla navigazione. Furono questi pubblicati per la prima volta in Lubecca nel 1591 e non già nel 1597 come han preteso Cleirac, ed Emerigon (2).

(1) Angel. de Werdenhaghen *De Reb. Publ. Hanseat.* Eman. de Meteren. nella *Chronica*.

(2) Cleirac. *Us, et Cout. de la Mer.* pag. 195. Emerigon *Des Assurances* tom. 1.

§. 3. Li 23. Maggio del 1614 i Deputati delle medesime città in un'altra assemblea tenuta in Lubecca corressero ed aumentarono i suddetti regolamenti. In quest' ultima compilazione, che ha per titolo *Jus Hanseaticum Maritimum*, la distribuzione delle materie si fece in maggior numero d'articoli disposti sotto quindici capitoli o titoli. Essa è assai meglio ordinata della prima, ma l'essenziale è il medesimo presso a poco, toltane qualche correzione e variazione. Si trova scritta in latino ed in tedesco presso il Kuricke nella sua opera *Ad Jus marit. Hanseat.*, illustrata con eccellenti note, ed in francese egualmente, che l'Ordinanza di Wisbuy nella raccolta del Cleirac dopo il *Giudicato* ossia *Rôle d' Oleron*.

§. 4. In questi regolamenti si dà qualche indicazione del cambio marittimo, ma nulla affatto si parla del contratto d' assicuranza. *Conditiones Juris maritimi Hansea-*

tici (dice il Kuricke) *materiam assicurationis sicco plane pede praeterierunt* (1).

ARTICOLO XIV.

Delle Leggi di Francia.

§. 1. La Francia non conosceva altra legislazione propria fuori di quella contenuta nella compilazione, che ha per titolo *Guidon de la Mer* ossiano „Usi e Costumi concernenti i contratti marittimi„, che furono adottati in favore della città di Roano, nella quale si comprendevano anche le antiche Ordinanze del regno sulla marina mercantile del 1400, 1517, 1543, e 1584 abbracciate dalla collezione delle Ordinanze Reali dell' Ammiragliato.

§. 2. Luigi XIV. dopo d'aver posta sul piede di prosperità la navigazione ed il commercio marittimo, dopo di averne assicurati i progressi non meno coll' aumento

1) Kuricke *Diatriba de Assecurat.* pag. 859.

delle sue forze navali, che con un gran numero di porti, e baje rendute per mezzo de'suoi veglianti ordini più comode, sicure, e d' un più facile accesso, altro non gli restava per coronare la gloria della sua magnifica intrapresa, che di formare un corpo di leggi particolari relative a quest'oggetto, e nelle quali si trovassero le opportune disposizioni per istruire la gente di mare de' principali doveri, fissare la giurisprudenza de' contratti marittimi, stabilire la pulizia nei porti, nelle baie e nei fiumi, determinando al tempo medesimo i diritti, privilegj e prerogative dell'Ammiragliato, l'ordine giudiciario, che doveva osservarvisi, e finalmente le funzioni e doveri de'giudici ed altri ufficiali impiegati per concorrere alla conservazione del buon sistema negli affari marittimo-mercantili. Ed ecco quanto è stato mirabilmente eseguito coll'Ordinanza della marina di Francia del mese d'Agosto del 1681, la quale è senza contraddizione il capo-d'opera della legislazione dettata da cotesto incompa-

rabile Monarca, che diventò in qualche guisa la legge comune a tutte le vicine nazioni.

§. 3. Questa Ordinanza ha avuto fin quì tre diversi comentatori. Il primo fu Merville nel 1714, ma con poco successo, benchè il pubblico n'abbia avute del suo comento fino a sei successive edizioni. Fu il secondo Valin nel 1760, che a giusto titolo meritossi l'approvazione universale per l'eccellenti osservazioni, che aggiunse all'Ordinanza medesima con una nuova edizione fattane alla Rochelle. Il terzo fu finalmente un avvocato di Marsiglia Iausseau nel 1780 con poche note relative agli usi particolari di quella piazza.

§. 4. Sonovi pure in Francia altri editti e regolamenti speciali di marina mercantile, che possono dirsi delle leggi accessorie all' Ordinanza generale predetta; giacchè o spiegano qualche dubbiezza della medesima, o dispongono su di qualche incidente particolare.

§. 5. La marina militare non è compresa

nell'Ordinanza del 1681, ma già ebbe quella eziandìo i suoi regolamenti generali, dappoichè venne posta sul piede di grandezza in cui si vide prima dell'attuale rivoluzione. Furono essi preceduti da una collezione di Ordinanze separate, pubblicata nel 1675 e di nuovo nel 1677. Ma non tardò questa a perdere il suo vigore colla pubblicazione dell'Ordinanza generale del 1689, alla quale si è voluto apportare qualche piccola riforma colle successive del 1765 e del 1776, che sono le ultime.

ARTICOLO XV.

Delle Leggi d' Inghilterra.

§. 1. L'inghilterra non ha fino a quest'oggi pensato ad alcun sistema di legislazione marittima, e n'è forse riposta la cagione nella difficoltà, che hanno gl'Inglesi di far passare un *Bill* in forza e forma di legge, allorchè contiene qualche nuova disposizione: laonde hanno essi stimato meglio di

tradurre nella loro lingua il *Giudicato d' Oleron* e gli *Usi e costumi del mare* di Cleirac, di cui dal 1661 fino al presente se ne son pubblicate quattro edizioni, piuttosto che di proporre al Governo un nuovo Codice di Leggi marittime, benchè per altro questa nazione ne riconosca il bisogno (1).

§. 2. Non si ha quindi altra legislazione veramente inglese sulla marina, che *la Grande Charte Marchande* (2) ossia *Diploma mercantile del Re Eduardo I.*, gli articoli convenuti a Quinborough nel regno d'Eduardo III., gli antichi Statuti sulla competenza

(1) Laws *Ordon. and Instit of the Admiralty of Great Britain*. pag 179.

(2) „Dans les differents maritimes qui se rapportent au „fret, aux assurances, a la grosse aventure, et autres „choses de cette nature . . . . . ., dans les contesta„tions sur les prises, les naufrages, les ôtages, les „rançons, il n'y a pas d'autre règle de décision que „cette grande, et universelle loi merchande, qui est „une branche de la loi des nations. Loi consignée „dans l'histoire, la coûtume, les ecrits des sages, „et generallement approuvée dans toutes les langues. „Blackostone, *Cod. Crimin. d'Angleterre*.

dell' Ammiragliato e su quella del Guardiano de' cinque porti, il famoso *Atto di Navigazione* composto da Cromwel, che acquistò forza di legge soltanto nel duodecimo anno del regno di Carlo II. cioè li 23 Settembre 1660, qualche atto di Parlamento per regolare le assicurazioni marittime non meno, che quelle di terra affine di garantire le case e gli edifizj dal fuoco e di assicurare le vite delle persone, altri atti riguardanti i diritti di dogana, o l'aumento della marina militare e mercantile, e finalmente qualche regolamento particolare sulla pulizia marittima.

§. 3. Hanno perciò d'uopo gl'Inglesi riguardo alla giurisprudenza di riportarsi al Diritto Romano o al Gius civile del loro regno, che fa sovente cangiare il sistema degli affari marittimi colle proibizioni di fatto o di diritto, delle quali si fa uso colà nelle materie contenziose o forensi.

§. 4. Nel 1749 la Camera de' comuni esaminò un *Bill*, che le fu presentato col titolo seguente: *A Bill for amending, explaining*

and reducing into one Act of Parliament the Laws relating tho the governement of his Majesty's ships, vessels, and forces by sea, cioè „*Bill* per migliorare, spiegare, e ridurre in un atto di Parlamento le leggi concernenti la marina „. Ma la sopraccennata difficoltà non ha ancora potuto dar sfogo a questo esame nè ad alcun' altra disposizione su tal materia.

ARTICOLO XVI.

Delle Leggi d' Olanda.

§. 1. Chiunque osservi gli Olandesi non respirar altro, che il commercio marittimo, crederebbe esser questo diretto fra di loro da un Codice di leggi nautiche. Eppure Peckio e Vinnio, due de' principali loro scrittori su tal materia, non hanno comentato che il Diritto Romano, sempre in vigore presso i medesimi, per confrontarlo cogli usi della loro Repubblica. Questi usi però sono ancora gli stessi, che erano

in osservanza nelle antiche città di Wisbuy, di West-Capelle, di Damme, e dell'Ansa Teutonica; nè si conoscono altre leggi particolari in Olanda fuori di quelle dategli dall'Imperatore Carlo V. e da Filippo II. Re di Spagna.

§. 2. Così, per esempio, vi sono l'*Artykel Brief* ossiano Regolamenti degli Stati Generali delle Sette Provincie-Unite riguardanti la marina militare e mercantile, il Regolamento sopra le assicuranze e le avarìe d'Amsterdam, Rotterdam e Middelburgo, di cui n'abbiamo fino a quest'ora sei edizioni dopo la prima del 1703, ed alla quale si sono fatte in questi ultimi anni molte aggiunte riportate dal Ricardo (1).

§. 3. L'Olanda avrebbe bisogno d'un'Ordinanza generale di marina sua propria; ma difficilmente a mio giudizio potrà essa riuscire in un sistema di governo, dove ciascuna provincia e per fino ogni città ha i suoi usi, i suoi privilegj, i suoi interessi

(1) Ricard. *Traitè general du Com.* part. 2. livr. 3. art. 2.

particolari, ai quali non è permesso di por la mano per alterarli.

ARTICOLO XVII.

Delle Leggi di Spagna.

§. 1. Il diritto civile della Spagna è contenuto in un gran numero di leggi, delle quali si è sempre avuto l'impegno di formarne di tempo in tempo qualche compilazione in forma di Codice. La più antica che si conosca, è quella di Alfonso IX., di cui se n' ha un' edizione del 1587 col commentario di Gregorio Lopez: le altre sono comparse sotto di Ferdinando V. ed Isabella di Castiglia, e sotto di Filippo II.

§. 2. Questi diversi Codici hanno avuto dei titoli particolari per la marina tanto militare, che mercantile, come sono *Fuero Juzgo*, *Fuero Real*, *Leyes de Partidas*, *Leyes de la Recopilacion*, *Curia Philipica*, ed è tutto ciò, che compone la principale giurisprudenza marittima di quella vasta mo-

narchia. Gli affari però di commercio, che riguardano unicamente i particolari, si decidono secondo gli usi marittimi nella guisa e forma, che son ricevuti dalle *Contractaciones* ossiano case di commercio delle principali città dello stato.

§. 3. Nelle coste del Mediterraneo soggette alla Spagna sono ancora in vigore l'antico *Consolato del Mare*, e le Ordinazioni particolari per le navi armate in guerra, le assicuranze ed altri oggetti, conosciute sotto il nome di *Capitoli di Barcellona*.

§. 4. Nelle coste poi dell'Oceano si regolano gli affari marittimi colle leggi ed Ordinanze del Consolato di Bilboa, state per l'ultima volta compilate per ordine del Re Filippo V. ed approvate dal Consiglio nel 1760, alle quali si sono aggiunte nell'anno 1768 le Ordinazioni sopra le avarìe e le assicurazioni.

§. 5 Le materie finalmente, che concernono il commercio delle due Indie, formano una classe particolare, per le quali sono in vigore le leggi e gli usi *de la Contrac-*

tacion ossia del Consolato di Siviglia e del porto di Cadice, e le Decisioni ed Ordinanze del Consiglio Reale delle Indie. La prima compilazione di queste leggi ed usi per quelle parti è del 1563, alla quale se ne aggiunsero due altre nel 1636 e 1680.

ARTICOLO XVIII.

Delle Leggi di Portogallo.

§. 1. Le leggi marittime di Portogallo sono presso a poco le medesime di quelle di Spagna, cui è stato quel regno lungo tempo soggetto, formando una parte di quel vasto impero. Hanno contuttociò i Portoghesi alcune Ordinanze particolari de' loro antichi Sovrani, che furono dipoi confermate nel 1643 da Giovanni di Braganza nel suo avvenimento al trono dopo la conosciuta rivoluzione di quello stato.

ARTICOLO XIX.

Delle Leggi d'Anversa.

§. 1. Anversa nei Paesi-Bassi fece risuonare il suo nome volgendosi i secoli trapassati, a motivo della grandezza ed estensione del suo commercio marittimo. Le assicurazioni n'erano un ramo considerabile nei bei giorni d'una città così celebre. La vastità del suo traffico e navigazione diede luogo sotto il regno dei Duchi di Borgogna alle prime leggi, che abbiano meritata considerazione in materia d'assicuranza, ed alle quali Filippo II. Re di Spagna aggiunse nell'anno 1563 le Ordinazioni sopra i naufragi, getto, avarìa, ed altre cose appartenenti alla navigazione, che meritarono d'essere intieramente copiate dall'Ordinanza della marina di Francia.

§. 2. La sua navigazione essendo stata distrutta da una di quelle rivoluzioni, che hanno fatto passare le arti ed il commercio da una nazione all'altra, dappoichè gli

Olandesi si furono impadroniti della navigazione della Schelda, perdette quella città la maggior parte del suo traffico, e le leggi di lei non ebber più nome, perchè non sostenute dal commercio e dalla navigazione, che le avea fatte nascere.

ARTICOLO XX.

Delle Leggi di Svezia, Danimarca ed altri Paesi Settentrionali d' Europa.

§. 1. La Svezia pubblicò nel 1608 e 1618 alcuni regolamenti sulla marina mercantile, ai quali compilati insieme si diede il titolo di *Legisterium Svediae*. Fu questo comentato con molta erudizione da Giovanni Loccenio, ma venne accresciuto dipoi coll' Ordinanza generale della marina del 1667, alla quale è stata aggiunta in data de' 20. Ottobre 1750 un' Ordinanza per le assicuranze ed avarie di quel regno, che merita d' essere considerata.

§. 2. Il diritto marittimo di Danimarca,

pubblicato dal Re Cristiano V., è contenuto in pochi titoli del libro 4. del Codice delle leggi generali di quel regno. Quindi da Cristiano VI. si promulgò il primo di Luglio del 1746 un Regio Diploma a favore della Compagnia d'assicurazione di Copenaghen, in cui si son date delle disposizioni assai ben intese su tal materia non meno, che sulle avarìe.

§. 3. La Prussia, Lubecca, Amburgo, e qualch' altra città anseatica regolano gli affari marittimi con degli statuti particolari; ma non è noto, che le altre città dipendenti dall'Impero Germanico o dall'Imperatore n'abbiano alcuno su tale oggetto.

§. 4. Fra i paesi però soggetti al felice dominio della casa d'Austria, la sola città di Trieste col suo territorio e dipendenze regola li suoi affari marittimi in conformità dell'editto di navigazione mercantile promulgato in data delli 25. Aprile 1774.

ARTICOLO XXI.

Delle Leggi Ottomanne.

§. 1. Non si conosce alcuna legislazione marittima propria dell'Impero Ottomanno e delle Reggenze poste nella costa di Barbarìa al medesimo impero soggette; ed anzi apparisce, che non ve ne siano altre, se non se quelle delle nazioni Europee, che vi trafficano. Non era permesso altre volte di navigar nelle Scale o Scali del Levante che sotto la protezione della bandiera di Francia, i cui Consoli erano gli arbitri nati di tutte le controversie, che insorgevano sul traffico marittimo, sia tra i Francesi ed i Turchi, come tra gli altri abitanti del paese. Tutto adesso è cangiato, dacchè altre nazioni hanno ottenuto il permesso di commerciar seco loro. I Cadis de'luoghi sono in oggi al fatto degli usi adottati dalle diverse nazioni commercianti, e vi si conformano religiosamente nel terminare le differenze di simil natura tanto fra gli stra-

nieri, quanto tra i nazionali; e talvolta ancora sono soggetti alla loro giurisdizione gli stessi Francesi.

ARTICOLO XXII.

Delle Leggi di Napoli.

§. 1. Carlo III. defonto Re delle Spagne, mentre governava il regno di Napoli, colla Prammatica 14. del 31. Gennajo 1759 riassunse tutte le leggi più necessarie e più profittevoli per la navigazione e commercio marittimo, riducendole in 72 capitoli. Per evitare la confusione abolì ogni altro stabilimento antico, emanato fino a quel tempo per la navigazione mercantile.

§. 2. Il regnante Ferdinando IV. ha regolata ed in miglior sistema ridotta la giurisdizione del Supremo Magistrato del commercio non meno, che quella del Consolato, specificando i casi particolari, nei quali debbano essi esercitare la loro giurisdizione colla Prammatica 18. de' 6. Febbrajo

1764, che ha per titolo *De Officio Supremi Magistratus Commercii.*

§. 3. Si è già dato mano in quel regno alla compilazione d'un nuovo Codice marittimo, di cui se ne aspetta la pubblicazione; e per ora quell'ottimo Sovrano, dopo d' aver pubblicato li 20. Febbrajo 1764 un regolamento per le assicurazioni in aggiunta all'editto di già emanato dal suo Augusto Genitore sotto degli 11. Aprile 1751, ha creduto opportuno di abolire la Corte del *Grande Almirante*, surrogando in sua vece coll'editto de' 6. Dicembre 1783 un Tribunale col nome di *Ammiragliato*, a cui si è conferita la giurisdizione sugli affari marittimi, essendosi di più pubblicata una tariffa per i diritti consolari coll'editto dei 15. Marzo 1787. Ma in tutto il resto si seguita sempre ad avere per norma l'antica Prammatica, e le Decisioni della Curia Civile.

ARTICOLO XXIII.

Delle Leggi di Venezia.

§. 1. Venezia sola è lo Stato d'Italia, che ha posto in esecuzione la grand'opera d'un Codice di marina particolare adattato alle sue circostanze locali, e può con ciò vantarsi d'esser la prima in Italia, che abbia dato un corpo compiuto di legislazione in tutti gli affari marittimo-mercantili. Lo ha essa pubblicato nel 1786 col titolo di *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, cui ha dato forza di legge mediante il decreto d'approvazione dell'Eccellentissimo Senato in data de' 21. Settembre dell'istesso anno. Al medesimo vi ha pure aggiunto un Supplemento con alcune variazioni, e correzioni, pubblicato nel 1789 previo il decreto dello stesso Senato dei 6. d'Agosto e l'altro de' 19. Settembre.

ARTICOLO XXIV.

Delle Leggi di Toscana.

§. 1. Non avea la Toscana altre leggi marittime, che gli antichi Statuti degli Uffiziali delle Sicurtà della città di Firenze, emanati li 13. Marzo del 1522 per parte del Consiglio del Cento. Ma dopo de' 10. di Ottobre 1748 ha un Editto molto ristretto di marina e navigazione mercantile, cui si sono aggiunte nel 1787 le leggi ed ordini veglianti sopra il regolamento e polizia del porto, darsena e fossi adiacenti a Livorno. Il regnante Ferdinando III. dopo aver fatta la più gloriosa riforma del Codice Criminale mediterà una nuova legislazione sugli affari marittimo-mercantili, della quale han bisogno le piazze di commercio della Toscana.

ARTICOLO XXV.

Delle Leggi di Genova.

§. 1. La Repubblica di Genova non ha altro regolamento per gli affari marittimi fuori che l'osservanza del suo antico Statuto Civile, pubblicato nell' anno 1610, in cui al lib. 2. cap. 4. parlasi brevemente delle cause più brevi, che intende essere le marittime, ed al lib. 4. cap. 16. discorresi di passaggio dei getti, e di come comportarsi in tali occasioni, e conta di più le massime stabilite dalle decisioni della sua Rota. Vi ha però forza di legge il *Consolato del Mare* e gode altresì molta autorità avanti dei suoi Tribunali l'opera del Targa *Ponderazioni Marittime*, ch' è tutta analoga agli usi del Consolato ed alle antiche massime di quella piazza, le quali, per mancanza d' una legge stabile adattata alle circostanze de' tempi, sono di sovente in opposizione colle nuove decisioni de' suoi Magistrati, e cogli usi attuali del mare.

ARTICOLO XXVI.

Delle Leggi Sarde.

1 §. Gli Stati marittimi soggetti al fortunato dominio del Re di Sardegna in terra ferma non conoscono altre leggi sulla marina eccetto che il Regio Editto emanato per il porto-franco di Nizza dei 12 Marzo 1749, con cui si rinnovarono, e si estesero maggiormente i privilegj ed esenzioni accordate dai precedenti editti del 1613, ed un altro per il ristabilimento del Supremo Magistrato del Consolato in detta città de' 15 Luglio 1750, che ampliò ed estese la dignità e giurisdizione del medesimo Magistrato, statovi eretto con editto de' 15 Ottobre del 1733, in cui ebbi l' onore d' esser Giudice Legale dal 1782 fino alla disgraziata epoca de' 28 Settembre 1792 abbastanza conosciuta. In questi editti si trovano pochi articoli sulle assicurazioni marittime ed intorno i naufragi. Nel resto hanno ivi forza di legge il Diritto Romano,

il *Consolato del Mare* e le Decisioni degli stessi Tribunali prenominati.

§. 2. Il regno di Sardegna all'epoca della pubblicazione delle leggi contenute nel *Consolato del Mare* trovavasi già sotto il dominio della Repubblica Pisana, la quale dopo averne per più volte scacciati i Saracini condottivi dal loro Re Musetto, divise quell'isola, nell'anno 1021 in quattro Giudicati (1), e la possedette dal 1165 come feudo imperiale perpetuo concessogli da Federigo I. Imperatore de'Romani (2),

(1) Roncioni nella sua *Storia di Pisa* MS. esistente nella Biblioteca Magliabecchiana di Firenze classe 25. cod. 49. lib. 2. pag. 41, ivi „ Racquistata la Sardigna così felicemente, acciocchè per l'avenire non fusse così di leggeri ripresa, i Pisani vi fortificarono di molt luoghi, et fra gli altri Caglieri città principale di molta considerazione, et dividendola in quattro Giudici, ciascuno de'quali governasse, et tenesse ragione nella sua parte. Il primo fu nominato Giudice di Caglieri, il secondo di Gallura, il terzo di Alborea, il quarto di Turrita città antichissima metropoli di quel Regno „.

(2) La Concessione dell'Imperatore Federigo esistente nell'Archivio delle Riformagioni di Firenze è del tenor

fino all'anno 1327 in cui fu essa obbligata di cederla colla forza delle armi al Re D. Giacomo d'Aragona (1). È quindi con ogni fondamento da presumersi, che fin da quei tempi per la risoluzione degli affari del commercio marittimo dovesse la Sar-

seguente: *Dat. in Franchofurti XV. Kal. May.* 1165 cap. 2. ivi *Cognoscant igitur universi Fideles Imperii per Italiam constituti praesentes et futuri, quod nos ex nostra Imperiali gratia, et largitate, ex consilio Principum nostrorum, damus, et concedimus, atque tradimus in feudum tibi Uguccioni Pisanae Civitatis Consuli pro Comuni Pisanae Civitatis recipienti totam Insulam Sardiniae cum suo districtu, et pertinentiis, et nominatim Turrim, Callarim, Arboream, Gallu-ram, et damus, et concedimus, et confirmumus in feudum tibi, pro Comuni Civitatis Pisanae recipienti plenam, omnemque potestatem, atque jurisdictionem, et districtum, et totum quod in Sardinia est, et quod futurum est, et quod Regno, et Imperio pertinet, aut pertinuit vel pertinebit. ec.*

(1) Trattato di pace stipulato in Barcellona nel 1327 Stile Pisano, tra D. Giacomo Re d'Aragona e l'Infante D. Alfonso suo figlio Primogenito colla Repubblica di Pisa per la cessione del Regno di Sardegna. Vedi presso il Cav. Dal Borgo nel suo Corpo Diplomatico Pisano.

degna regolarsi colla scorta di quelle stesse leggi, che aveano pubblicate i Pisani già osservate dalle altre nazioni marittime.

§. 3. Passata l'isola sotto il dominio dei Re d'Aragona, e ricevuta la stessa forma di governo, che i Catalani aveano instituito in Barcellona, fu pure ordinata in Sardegna l'osservanza degli usi, e costumi Aragonesi, e per ciò anche quella del *Consolato del Mare* pubblicato in Barcellona. Quindi il Vico nella sua compilazione delle Regie Prammatiche di Sardegna al titolo 48. accerta, che l'uffizio del Console dovea essere coerente a quanto prescrive il capo 22. del Consolato, e vi si osservava per ciò così scrupolosamente, che il Segretaro del Magistrato nell'atto della partenza, o arrivo de' bastimenti carichi di merci non mancava mai di procedere alla visita del *Galto* prescritta al capo 67. dello stesso *Consolato del Mare*.

§. 4. Dalle notizie che l'eruditissimo Sig. Cavaliere Cossu mi ha generosamente comunicate, per puro interesse della nostra

comune patria (1), consta, che trovansi ancora negli Archivi della città di Cagliari un

(1) *Lettera del Sig. D. Gavino Cossu Cav. dell' ord. de' SS. Maurizio e Lazaro, Giudice della R. Udienza e Censore Generale di Sardegna all' Autore in data di Cagliari de' 29 Maggio* 1795. „Appena riscontrato che pervenne in questa Capitale il primo tomo dell' opera da VS. Illma. recentemente lavorata rapportante il *Sistema universale dei principii del Diritto Marittimo dell' Europa*, siccome ebbi la soddisfazione di leggere il ragionato di lei *Dizionario universale della Giurisprudenza Mercantile*, mi procurai un esemplare di questa nuova produzione propria della presente stagione. Fu in vero tanto soddisfacente il piacere ch' ebbi nel leggerla, che stimai rileggerla, e farvi diversi riflessi, trattando una materia, che interessa grandemente questo Regno, il quale per essere isolato ha molta maggior estensione nel mare territoriale, che nella superficie terrena: anzi per tutto quel vasto mare, che lo bagna dalla parte di ponente, gli antichi geografi l' attribuirono la denominazione di Mar Sardo; ed ha quello, che trascorre tra l' estremità settentrionale di Sardegna, e meridionale di Corsica (Stretto di Sardegna). Ebbi in conseguenza pure la dolce compiacenza di sentire, che le persone di vaglia encomiavano il lavoro, e si compiacevano meco, che un Patrizio di Sassari acquisti presso le più culte nazioni quel credito sempre maggiore, che le utilissime sue letterarie produzioni li fanno giustamente meritare.

libro intitolato *Libre de Consulat des fetes maritims* già da me sopra indicato all' art. 8.:

All' oggetto però non consideri questa mia asserzione adulatoria per la prima volta che ho il vantaggio di scriverle, soffra che li esterni il desiderio che avrei avuto, di non osservarlo tanto conciso nell'articolo XXV. (ora art. XXVI.), nel quale annunzia le Sarde leggi marittime poichè, se gli Stati del nostro Sovrano al di là del mare non conoscono che gli editti del 1613, 1626, 1733, 1749 e 1750, la Sardegna su questo particolare, oltre l'editto delli 30 Agosto 1770 conserva nei suoi archivi quanto ho stimato notare nell' unito foglio. Spero che vorrà condonarmi l'ardire d' offrirli queste notizie di fatto per farne quell' uso che stimerà. Dobbiamo alla patria, come dice, seguendo Temistocle, il Vico nel proemio delle Sarde Prammatiche, rispetti quasi divinali, ed il servire la propria patria non è un dovere chimerico, ma un obbligo reale, onde occorrendo di dover di essa far menzione, l' omettere d' un Sardo quanto concorre per illustrarla in questi tempi massime, gli attira un capo di accusa e regolarmente da quei, che non dando fuori letterarie fatiche con troppa facilità prendono a censurare le altrui. E mentre anzioso di leggere il secondo tomo di quest' opera, ed altre sue letterarie produzioni alle quali prego di farmi associare, con insuperabile stima, e sincero affetto mi dò l'onore di protestarmi qual sono,,.

un privilegio del Re D. Pietro I. in favor de' Catalani, che principia *Recognoverunt*

Risposta dell' autore in data di Firenze delli 2. *Luglio* 1795. „ Quanto sono sensibile alle gentili espressioni colle quali VS. Illma. mi onora nella di lei lettera del 29 scorso Maggio, altrettanto mi dichiaro riconoscente alla bontà, che ha avuta di notarmi, nel foglio alla medesima unito, tutto ciò che poteva aver rapporto alla nostra legislazione sulle cose marittime. Mi rincresce, che le memorie da lei favoritemi siano pervenute dopo la pubblicazione del primo tomo, giacchè non saprei più rimediare alla mancanza involontaria, che ho commesso nel capo XXV. da lei giustamente rilevata. Non mancherò per altro di tenerne conto per l'occorrenza d'una nuova edizione; ed in tal caso renderò giustizia al di lei merito con farlene tutto l'onore. Mancando io dalla patria dappoi ventidue anni non potevano essermi noti gli antichi documenti e le materie, che contengono: tanto più dunque le ne debbo la mia riconoscenza per avermene ella somministrati gli opportuni riscontri senza richiedernela; ed in ciò ho ammirato il sincero e lodevole di lei patriotismo abbastanza conosciuto per le varie eccellenti produzioni, ch'ella ha pubblicate sulle cose patrie. Permetta una volta il Cielo, che venga nell'idea del Governo la coraggiosa risoluzione di riformare l'indigesta immensa mole delle nostre leggi, per ridurle a quella semplicità altrettanto desiderata in simili materie quanto

Proceres, comunicato alla città di Cagliari per la sua osservanza con due altri capitoli riguardanti la mercatura, e colla spiegazione, che il Re D. Giacomo I. suo successore promulgò a dì 11. Agosto 1271: li capitoli, che il Re D. Pietro III. in data delli 10 Kalend. Decembris 1340 per gli affari marittimi in lingua Catalana, ordinò da osservarsi nei suoi regni d'Aragona, Valenza, Sardegna, Corsica e contado di Barcellona, che sono in numero di 37: li 29 capitoli che li Consiglieri di Barcellona

proficua ai cittadini. Ignorerà forse, che nel 1790 mi fu ordinata la compilazione d'un nuovo Codice di leggi sulla marina mercantile per tutti gli Stati di S. M. Io l'eseguii, ed ebbi l'onore di rassegnarla al Sovrano nel principio d' Ottobre del 1791. Fu gradito e lodato, ma posto anche in obblio. Non posso dire se il poco merito del lavoro, o l'invidia l'abbian fatto mettere da parte. In qualunque modo, io l'ho sempre sotto gli occhi, e medito alla sua pubblicazione, sia per utile della società, che per mio proprio interesse, onde non sia un giorno obbligato anch' io di ripetere *Hos ego versiculos feci, tulit alter honores*. Mi onori de' di lei preziosi comandi, e mi creda colla più perfetta stima, e considerazione „.

promulgarono per le assicurazioni marittime nel 1484 con altre diverse Ordinazioni emanate da quei Sovrani, dall' autorità del Magistrato Civico, ed eziandio alcune combinate nelle *Cortes*, *Corti*, sulle istanze dello stesso Magistrato di Cagliari, e segnatamente in quelle tenute nel 1605 sotto i Vicerè Conte Delda, nel 1615 Duca di Gandìa, e nel 1633 Marchese di Bayona, rapportate tutte dal Dexart nella sua Compilazione dei Capitoli di Corte dall' anno 1421 fino al 1633 sotto il titolo de *Gravaminibus*. Trovasi pure nella collezione delle suddette Corti lib. 3. tit. 12. cap. 30. che nel 1605 e 1633 si era fissata la giurisdizione de' Consoli esteri residenti nel regno dopo aver abolito il diritto di *Mealla*, ossia *Malla*, che dai medesimi si esigeva, e si attribuì al Magistrato Consolare la giurisdizione e protezione sopra gli stranieri, che mancavano di proprio Console nel regno sino a che vi si fosse provveduto dalla rispettiva Potenza.

§. 5. Hanno intanto forza di legge per gli

affari marittimi nel regno di Sardegna l'indicato *Consolato del Mare* in quelle parti, che non fu espressamente rivocato dalle disposizioni de' Sovrani Aragonesi, o dai Capitoli di Corte emanati sotto il governo dell'attuale regnante Casa di Savoja: l'ultimo Regio Editto del Re Carlo Emanuele per l'erezione de' Consolati in tutto il regno in data delli 30 Agosto 1770 copiato in tutto dall'anzidetto pel Consolato di Nizza, e nel quale si confermò il privilegio alla Capitania Generale di Cagliari, di decidere le cause delle prede marittime, ed alla Reale Intendenza quelle de' naufragi, e contrabbandi: gli Editti del Governo e Magistrato della Reale Udienza a Sale unite: le Decisioni de' Supremi Magistrati, e finalmente in sussidio il Diritto Civile Romano.

FINE DEL TOMO PRIMO.

INDICE

DELLE MATERIE CONTENUTE NEL PRESENTE VOLUME.

PARTE I.

Del Mare e dei Diritti che su di esso possono esercitarsi.

CAPO I.

Dell'Impero del Mare.

CAPO II.

Degli Effetti dell' impero del Mare.

CAPO III.

Dell' Origine e Progressi del Diritto e Legislazione Marittima.

CATALOGO

DEI SIGNORI ASSOCIATI ALLA PRESENTE OPERA.

AMBURGO

Sig. Adamo Adams.

Sig. Giovanni Van de Wicq.

ANVERSA

Sig. Paolo Rowig.

BAMBERGA

Sig. Gius. Ant. Goebhardt.

BERLINO

S. E. il Sig. Barone di Scherlesseim Consig. priv. di S. M. il Re di Prussia.

S. E. il Sig. Barone di Rothkirch.

BOLOGNA

Sig. Gio. Battista Comi.

Sig. Conte Cav. Antonio Rusconi.

S. E. il Sig. Conte Senatore Ferdinando Marescalchi.

Sig. Tommaso Delucca.

CAGLIARI

Sig. Cav. D. Raffaello Valentino Giudice della Real Udienza.

Sig. Marchese D. Pietro Vivaldi di Trevigno Pasqua Capitano Generale di Cavalleria e Ciamberlano di S. M. il Re di Sardegna.

Sig. Cav. D. Gavino Cossu Giudice della R. Udienza e Censor Generale di Sardegna.

Sig. Abate Francesco Carboni Professore d' Eloquenza nella R. Università.

Sig. D. Antonio Grondona Cav. dell' Ord. SS. Maurizio e Lazzaro ed Ajutante di campo del Generale delle armi.

Sig. Cav. D. Raimondo Lepori.

Sig. D. Antonio Serra Commend. dell' Ord. de' SS. Maur. e Lazzaro.

Sig. Tommaso Spano.

Sig. Av. Anton-Maria Pasella.

Sig. Pietro Scoffiè.

CORFÙ

Sig. D. Vicenzo Cottini Console per S. M. Siciliana.

FIRENZE

Sig. Senatore Cav. Giulio Mozzi Ciamberlano di S. A. R. e Presidente della R. Accad. Fiorentina.

Sig. Preposto Ferdinando Fossi Bibliotecario della Magliabecchiana e Segretaro perpetuo della R. Accad. Fiorentina.

Sig. Ab. Giulio Perini Vice Bibliotecario e V. Segret. della detta Accad.

Sig. Ab. Pietro Ferroni Matematico di S. A. R. il Gran Duca di Toscana Professore publ. nell' Università di Pisa e nello Studio Fiorentino.

Sig. Cav. Roberto Pitti Spini Com. dell' Ord. di S. Stefano.

Sig. Matteo Biffi già Tolomei Patrizio Fiorentino.

Sig. Bernardo Baldi.

Sig. Ab. Giovanni Babbini Lettore di Filosofia e Matem. nel Seminario Fiorentino.

Sig. Av. Luigi Bombicci.

Sig. Francesco Bartolozzi.

Sig. Marchese Roberto Caponi Com. dell' Ord. di S. Stefano.

Sig. Ab. Dottore Pietro del Turco Cappellano di S. A. R.

S. E. il Sig. Senatore Francesco M. Gianni Consigliere di Stato.

Sig. Cav. Giovanni Gianni Commend. dell' Ord. di S. Stefano.

S. E. il Sig. Conte Giorgio Mocenigo Patrizio Veneto e Incaricato d' affari di S. M. I. l' Imperatrice delle Russie.

FINALE NEL GENOVESATO

N. U. il Sig. Domenico Vacca.

FIUME

Sig. Cristoforo Luppi.

Sig. Fr. Sav. de Tranquilli.

Sig. Gio. Nep. Pogleien.

GENOVA

Sig. Andrea Perichetti.

Sig. Luigi Farro.

Sig. Giacomo Filippo de Bono.

Sig. Tommaso Trivelli.

S. E. il Sig. Marchese Lucca Gentili.

S. E. il Sig. Lelio Falconieri Cav. degli Ordini di Polonia e di Malta.

Sig. Giacomo Ferloni.

LISBONA

Sig. D. Ambrogio Dos Reys.

LIVORNO

Sig. Giuseppe Tilli.

Sig. Dottore Luigi Martini.

Sig. Pietro Bartolommeo Roux.

Sig Raimondo Roux.

Sig. Camillo Rubbini

Sig. Paolo Mascarelli.

Sig. Tommaso Masi.

LONDRA

N. D. la Sig. Elisabetta Harvey.

Sig. Tommaso Fenn.

Sig. Guglielmo Pawer.

MODENA

S. E. Sig. Conte Filippo Giuseppe Marchisio Cav. degli Ordini di Polonia Consigl. di Stato e Ciamberlano di S. A. S. . . . . per copie 3

Sig. Marchese Gio. Pietro Paolucci Ciamberlano di S. A. S.

Sig. Conte Pompeo Baldasseroni Consigl. di Giustizia e Ciamberlano di S. A. S.

Sig. Gio. Battista Saltini Scudiere di S. A. S.

Sig. Dott. Antonio Bacciolani.

NAPOLI

Sig. D. Paolo Jorio Consigliere nel Supr. R. Consig. del Commercio.

Sig. D. Francesco Caccia Reg. Consigliere.

Sig. Avvocato Antonio Biglino.

NIZZA

Sig. Angiolo Maria de Negri Console Imperiale e Toscano.

Cittadino Francesco Pio.

Cittad. Pietro Pancrassi.

Cittad. Antonio Bessy.

ORISTANO

Sig. Dott. Canonico Antonio Azeni.

PISA

L'Archivio Pubblico del Magistrato Civico.

Sig. Cav. Gio. Vincenzo Cosi del Voglia Commend. dell' Ord. di S. Stefano.

Sig. Cav. Pietro Ranucci Profess. di Diritto Pubblico nella Regia Università.

Sig. Leopoldo Palloni Cancelliere del Magistrato Civico.

PONTE DI LAGO SCURO

Sig. Fratelli Riccioli.

ROMA

Eminentissimo Sig. Card. di S. Chiesa Stefano Borgia.

Eminentissimo Sig. Card. di S. Chiesa Romualdo Braschi Onesti.

S. E. Sig. Alessandro di Sonza e Holstein Conte di S. Frè e Motta Ministro per S. M. Fedelissima presso la S. S.

Monsig. Saverio Cristiani Vescovo di Porfirio e Prefetto delle Sacristie de' Palazzi Apostolici.

Sig. Av. D. Carlo Fea.

Sig. Cav. D. Luigi Alvares de Cugna Incaric. d' affari per S. M. Fedeliss. presso la S. S.

Sig. Pietro Torti.

SASSARI

La Biblioteca della R. Università.

Sig. Av. Giuseppe Antonio Diana.

Sig. Av. Sotgia Solinas.

Sig. Av. D. Diego Manfredi.

Sig. Canonico D. Giorgio Pilo Boyl de' Marchesi di Puttifigari.

Sig. Canonico D. Gio. Battista Aragonez, Dott. Collegiato.

Sig. Cav. D. Raimondo de Quesada Giudice nella R. Governazione.

Sig. Dott. D. Gavino Murro Dott. Collegiato e Rettore di S. Sisto.

Sig. Av. Francesco Cascara.

Sig. D. Domenico Pinna Giudice della R. Govern.

TORINO

Sig. Conte Carlo Bertolini d' Albanè Segretaro di Stato per gli affari interni.

Sig. Marchese Francesco M. Pilo Boyl di Puttifigari Consig. di Stato Referendario e Giudice del Consolato.

Sig. Conte Giuseppe Pullini di S. Antonino Intendente Generale delle R. Gabelle, Consig. di Finanze e di Commercio.

Sig. Conte Giuseppe Ignazio Ghiliossi di Lemiè Senatore Giudice del Consolato e Procurat. Gen. del Commercio.

Sig. Ab. Teologo D. Gio. Maria Satta Cappellano di Corte.

Sig. Cav. Lodovico Baïlle.

Sig. Ab. D. Maurizio Scardaccio.

TRIESTE

S. E. il Sig. Pompeo del S. R. I. Conte Brigido di Bresowitz Lib. Bar. in Mohrenfels ec. Intimo effettivo Consig. di Stato di S. M. C. R. A. Ciamberlano e Governatore della Città Porto franco e dipendenze.

S. E. Il Sig. Conte Antonio de Cassis Faraon Consigliere Intimo di Stato di S. M. C. R. A.

Sig. Marchese Vincenzo de Guinigi Ciamberlano Ces. effettivo, e Consigl. effettivo del Governo.

N. U. Sig. Francesco Filippo de Roth Consigl. effettivo del Governo . . . . . per copie 6

Sig. Giovanni Kappus de Pichelstein Consigl. del Tribunale Mercantile.

Sig. Domenico Panzera Consigl. del Tribun. Mercantile.

Sig. T. Ign. Streinz, Assessore Criminale.

Sig. Gio. Battista Porta.

Sig. Teodoro Manzurani.

Sig. Giorgio Cavaco . . . . per copie 2

Sig. Gius. Beutter.

N. U. Sig. Giuseppe Rossetti nob. de Scander Console per la Repubblica di Genova.

Sig. Av. Carlo Leopoldo Eisner Not. Ces. Reg. pub.

Sig. Vincenzo Gagliardo.

Sig. Av. Valentino Mazzorana Ces. Reg. Not. pub.

Sig. Av. Carlo Cronnest Ces. Reg. Not. per copie 2

Sig. Avvocato Gio. Battista Chierachi.

La Ragion di Negozio Ciriacò, e Fratelli Catraro.

Sig. G. A. Paternoster.

Sig. Ignazio Gadolla.

Sig. Andrea Giuseppe de Bonomo Commissario di Guerra.

Sig. Joachim Hirschel.

Sig. Matteo Giovanni Tommasini Console per S. A. R. il Gran Duca di Toscana.

Sig. Giorgio Civini.

Sig. Francesco Blasitz.
Sig. Giuseppe Larison.
Sig. Denis Rolland.
Sig. Giovanni Dobler Console per S. M. Fedelissima.
Sig. Vincenzo Ressmann.
Sig. Francesco Lazarich.
Sig. P. Perron.
Sig. Planer e Roth.
Sig. Giovanni Torricella.
Sig. Stefano Helmpacher.
Sig. Figli Plastarà.
Sig. A. Mazorana Jun.
Sig. Ignazio Düwüecke.
Sig Parasco Parascheva.
Sig. Pand. Fed. Oesterreicher.
Sig. Giacomo Renner.
Sig. Crist. Gugl Mellin.
Sig. Gaetano Wisler Sensale.
Sig. Filippo Katnig.
Sig. Giovanni Fischer.
Sig. Fratelli Hoeslin.
Sig. Peretti Coller e Comp.
Sig. Francesco Cassetti.
Sig. Gio. Batt. Burgstaller.
La vecchia Compagnia d'Assicurazione.
Sig. Giuseppe Plenario.

Sig. Tommaso Ant. Candido.

Sig. Lorenzo Tomasin.

Sig. Antonio Perez.

Sig. Mart. Pand. Kraschnig.

Sig. G. de Saumil Preside del Trib. Merc. e Consigl. del Governo.

Sig. Gio. Batt. Landsmann.

Sig. Marco Vazanini.

Sig. Giovanni Weber.

Sig. Odorico Panfilli.

Sig. F. E. I. Baraux e Comp.

Sig. Av. Polschack.

Sig. Francesco Ronchi.

Sig. Pietro Cozzi.

Sig. Giorgio Sirola.

Sig. Gio. Urbano Ressmann.

Sig. Carlo Luigi Chiozza.

Sig. Contamine Jacquet e Comp.

Sig. Gaspare Casati, e Damillo.

Sig. Segrè e Cavalli.

Sig. Antonio Sinibaldi.

Sig. Antonio Heider.

Sig. F. A. Giorgini.

Sig. Giorgio Carciotti.

Sig. Giuseppe Battisti.

Sig. Demetrio Contogoni.

N. U. Sig. Bartolommeo Gallera.

Sig. G. G. Caspar.
Sig. Gio. Oderico Mellin.
Sig. Giuseppe Porar Ces. Reg. Capitano del Porto.
Sig. Antonio Benussi q. Dorligo.
Sig. Giuseppe Vogel.
Sig. Ramosser Mayregger e Comp.
Sig. Giuseppe Viezzoli.
Sig. Gio. Büchelin.
Sig. Gio. M. Viezzoli.
Sig. Luigi Millanich.
Sig. Andrulachi Tabisco e Pontini.

VENEZIA

La Ditta Alessandro Pepoli.
Sig. Antonio Zatta q. Giacomo.
Sig. Gio. Andrea Gibert.
Sig. Antonio Graziosi.

WÜRZBURGO

La Libreria Goebhardtiana.





